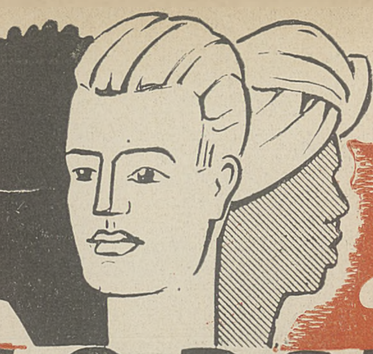
# Młody Żeglarz

MIESIĘCZNIK P.O. „SŁUŻBA POLSCE”




Nr 9
CENA 30 ZŁ
WRZESIEŃ 1949



# Młodzież świata WALCZY O POKÓJ

**W dniach od 1 do 8 września trwał w Budapeszcie II Kongres Światowej Federacji Młodzieży Demokratycznej. Kongres ten odbył się bezpośrednio po wielkim Festiwalu Młodzieżowym, na którym tysiące delegatów z całego świata zadokumentowało swą wolę utrzymania pokoju. Zarówno Festiwal jak i Kongres — przyczyniły się w walny sposób do dalszego umocnienia ŚFMD w walce o pokój i lepszą przyszłość młodego pokolenia.**

**Poniżej publikujemy wspomnienia jednego z uczestników Festiwalu oraz tekst Manifestu jaki na zakończenie Kongresu ŚFMD skierowała do młodzieży świata.**

**REDAKCJA**



Pociąg wpadł na stację z impetem. Noc była jak czarna i mokra płachta. Konduktor krzyknął:

— Warszawa!

My, stojąc przy drzwiach śpiewaliśmy: „Naprzód, młodzieży świata!" Ale po ostatnim „wolny śpiew, wolny śpiew"... rzuciliśmy się jeden przez drugiego do drzwi. Na peronach czekali już koledzy, moknąc wytrwale od dłuższego czasu. Zaczęły się powitania, uściski i zapytania w rodzaju: „jak tam było w Budapeszcie?"

Z powodu ciężkiego plecaka wychodziłem ostatni. Korytarze pulmanowskiego wagonu, którym jechaliśmy, były już puste. Potknąłem się o butelkę po piwie i wtedy znalazłem ów pamiętnik.

Był to szary, liniowany zeszyt, kupiony jeszcze w Polsce przed wyjazdem do Budapesztu. Niestety, był niepodpisany, a wszyscy już się rozeszli, nie mogłem więc zapytać, czyja to własność. I tak zeszyt zawędrował do mojego plecaka, jako jeszcze jedna pamiątka z Festiwalu.

Jak już powiedziałem, został on kupiony jeszcze w Polsce ale jego autor, a był to — jak wynikało z pamiętnika — chłopak, zaczął prowadzić swoje zapiski w kilka dni po otwarciu Festiwalu. A oto niektóre z tych zapisków:

*PIĄTEK. Przed południem nie mamy nic do roboty. Słońce praży niemiłosiernie. Nasz tłumacz wystarał się o autobus i pojechaliśmy na zwiedzanie Budapesztu.*

*Nigdy nie myślałem, że tak blisko naszej kwatery (mieszkamy w dzielnicy Buda) znajduje się drugie miasto z czasów rzymskich. Nazywało się ono Aquincum i było od 10 r. przed Chr. do 406 r. po Chr. stolicą Pannonii. Oglądaliśmy stary amfiteatr i muzeum w którym są pamiątki z tamtych czasów. Najwięcej podobały mi się niewielkie, drewniane organy z 228 r. po Chr., bardzo ładnie ozdobione. Ciekawa była fotografia terenu przed odkryciem szczątków miasta — na ruinach amfiteatru stały takie sobie zwykłe domki, w jednym była kawiarnia z napisem: „bor-sör-palinha" (wino, piwo, wódka). Tak, jak w tysiącach miejsc w Budapeszcie. Nigdy nie wiadomo, po czym się chodzi...*

*W Peszcie (jest to nowa i okazalsza część miasta) oglądaliśmy pomnik Bema i parlament. Bem na pomniku wskazuje jeden z mostów i mówi: „Węgrzy, jeśli stracimy ten most, stracimy Ojczyznę". Bem miał więc dwie Ojczyzny: Polskę i Węgry.*

*Parlament urządzony z wielkim przepychem. Jest wiele królewskich pomników, znalazłem tam i znajomych — Stefana Batorego oraz Ludwika, którego w naszej historii nazywają Węgierskim, a na Węgrzech — Wielkim. Ale mnie wzruszała myśl, że w tym złoconym gmachu ogłoszono pierwszą ludową konstytucję Węgier i że tu przemawia premier Rakosi, którego młodzież nazywa „pajtas" co znaczy „przyjaciel".*

*Obiady jadamy na Varosliget w olbrzymich salach Muzeum Rolniczego. Kogóż tu nie ma! Można spotkać Francuzów, Vietnamczyków, Murzynów, Szkotów. Dziś właśnie jeden taki Szkot w spódniczce zaczął grać na kobzie — co za przeraźliwa melodia! Ale wszyscy bili mu brawo, nawet kelnerzy!*

*Nie znoszę papryki, a tu wszystko jest nią zaprawione.*

*SOBOTA. Dziś w czasie obiadu usiadłem naprzeciw jakiegoś Włocha. Nie znam żadnego obcego języka, ale jeden z kolegów dogadał się z nim po niemiecku. Włoch był robotnikiem i skarżył się na ciężkie warunki we Włoszech. Tam u nich nie ma mowy o wczasach, kartach przejazdowych dla pracowników, — za wszystko trzeba płacić tyle, ile płaci burżuj. Opowiadał też o strajkach i manifestacjach. Ostatnio brał udział w manifestacji przeciwko paktowi atlantyckiemu. Policja rozpędzała ich pałkami.*

*Kiedy opowiadaliśmy mu, że u nas każdy może iść na wyższą uczelnię, to kręcił głową i prawie nie chciał wierzyć.*

*Wieczorem poszliśmy na wyspę Małgorzaty. Tam jest piękny teatr pod gołym niebem. Za widownią stoi wieża, z której puszczają światło na scenę. Najbardziej podobał mi się jeden taniec, gdzie występuje kilka par z różnych zespołów narodowych i tańczą po kolei wszystkie tańce. Mogłeś zobaczyć greckiego partyzanta, jak wywijał krakowiaka i polską dziewczynę, jak tańczyła czardasza.*

*Gdyby nie papryka, wszystko byłoby w porządku.*

*NIEDZIELA. Dziś jest „Święto Nowego Chleba" — po naszemu — dożynki. Jednocześnie przypada rocznica uchwalenia ludowej konstytucji Węgier. Dzień ten obchodzi się bardzo uroczyście.*

*Byłem po południu na Angyalföld; — jest to dzielnica robotnicza. Na małej scence tańczyły zespoły świetlicowe SZIT'u (organizacja młodzieży robotniczej). Warto było popatrzeć, z jaką wesołością i swobodą tańczyły te zespoły!*

*A potem nasi górale pokazali, co umieją. Trzeba było widzieć, jak ci robotnicy z Angyalföld bili im brawo i krzyczeli: „Lengyelek! Lengyelek!" co znaczy „Polacy! Polacy!".*

*Wieczorem wszyscy bawili się na placach i ulicach. Tańczyłem po raz pierwszy taki taniec, który przypomina nasze „lata ptaszek po ulicy", a śpiewa się: „górą i doliną jedzie pociąg wiezie młodzież do Budapesztu" — oczywiście, po węgiersku. A potem tańczyłem tango z jedną malutką Chinką. Na szczęście mogłem się z nią dogadać, bo umiała po rosyjsku. Powiedziała, że jest z Teatru Frontowego. No patrzcie, taka mała i nie boi się jeździć z występami na front.*

*Ten sos paprykowy, co go dali na kolację nawet mi smakował.*

*ŚRODA. Ojej, co ja dziś miałem w drodze na obiad! Zatrzymałem się żeby kupić winogron (są bardzo smaczne i bardzo tanie) — a tu oblegli mnie węgierscy pionierzy i — żeby im autograf dać! Piszę, piszę, aż mnie ręka boli, a tych pionierów coraz więcej i każdy robi taką proszącą minkę, że nie można odmówić! Obok mnie złapali jakiegoś Murzyna. Ten Murzyn był morowy chłopak, mruga na mnie i śmieje się. Wreszcie dał nogę, a ja za nim! Oparliśmy się aż w stołówce.*

*Znalazł się na szczęście Franek, który umie po angielsku. Ten Murzyn pochodzi ze Złotego Wybrzeża. Opowiadał rzeczy ciekawe i smutne jednocześnie: Murzyni na Złotym Wybrzeżu to przeważnie robotnicy rolni. Pracują ciężko u białych farmerów, płatni są źle a rząd o nich nie dba. Bo chociaż w rządzie są i czarni, to nic ich nie obchodzi los czarnych robotników; wysługują się oni angielskiemu*



**NA OKŁADCE: s/s „Sołdek" wyrusza w pierwszy rejs (fot. K. Komorowski)**

*gubernatorowi i białym władcom. Ale postępowa młodzież ma swoją organizację — Związek Młodzieży Złotego Wybrzeża i walczy dzielnie z uciskiem kolonialnym.*

*Widziałem dziś występ mongolski w starym gmachu opery na Andrassy-utca (jest to jedna z głównych ulic Budapesztu). Trudno sobie wyobrazić czego tam nie było. Jak oni pięknie grali na swoich starożytnych instrumentach, które się nazywają morin-chor. A ich balet! Dziewczęta tańczyły z kubkami pełnymi wody na głowie i nie wylały ani jednej kropli! A taniec myśliwski*

*Papryki nie lubię już tylko na surowo.*

*SOBOTA. Dziś był wiec na górze Gelerta. Na tej górze stoi piękny pomnik Wolności. Jeden Amerykanin smutno powiedział: „to jest posąg prawdziwej wolności, a nie taki jak u nas w Nowym Jorku".*

*Ale do rzeczy. Wiec odbył się wieczorem przy płonącym ognisku. Połowę zbocza zajęły delegacje z całego świata, drugą połowę miejscowa ludność. Między innymi, przemawiali też przedstawiciele krajów kolonialnych i zależnych. Mówili o swojej niedoli i walce a myśmy ściskali pięści. Jak można kogoś uważać za niewolnika dlatego, że ma inny kolor skóry! Mnie się to w głowie nie mieści.*

*Najwięcej braw dostała delegacja Komsomołu. Przez parę minut wszyscy zebrani skandowali: „Kom-so-mol! Kom-so-mol!" i „Sta-lin! Sta-lin!" Ja krzyczałem chyba najgłośniej. A potem zaczęła grać radziecka orkiestra harmonistów. Mój kuzyn Edek bardzo dobrze gra na akordeonie, ale przy każdym z członków tej komsomolskiej orkiestry może się schować!*

*Dziś nie było papryki. Coś dziwnego!*

*CZWARTEK. Nie, tego jak żyję nie widziałem! Nie mogłem spać przez to. Pierwszy raz zobaczyłem żeby tancerki płynęły po scenie. I kto? — Oczywiście Komsomoł! Byłem na stadionie tramwajarzy budapeszteńskich. Różne tam widziałem występy — ale tego tańca — nazywał się „Bieriozka" (Brzózka) — nigdy nie zapomnę. Dziewczęta w długich czerwonych spódnicach sunęły długim korowodem po scenie. Nie sunęły — właśnie płynęły, albo jeśli kto woli — jechały! Toż się trzeba napracować, żeby tak umieć! Przez ten komsomolski występ nie zjadłem ze wzruszenia kolacji. A szkoda — był sos paprykowy!*

*NIEDZIELA. Mam ci los — teraz, kiedy już wiem, że „vilamos" — to znaczy tramwaj „vilagifiusag" — młodzież całego świata „Köszönom" — dziękuję, a „Szabad Nép" (Wolny Lud) to tyle, co nasza „Trybuna Ludu", teraz właśnie gdy się rozsmakowałem w winogronach, a nawet w sosie paprykowym — trzeba wyjeżdżać! I w ogóle... Czy prędko znów spotkam moich kolegów z całego świata, z którymi tak się zżyłem, którzy przez wspólne dążenia i zapatrywania stali się tacy bliscy. Takiej jedności i takiego braterstwa jak w Budapeszcie jeszcze nie widziałem.*

*Dziś odbyła się uroczystość zakończenia Festiwalu. Szliśmy przez ulice Budapesztu, ze śpiewem i okrzykami. Skandowaliśmy: „Stalin, Bierut, Rakosi" — i „Megredjük a béket!" — Ocalimy pokój! A cały Budapeszt — wydawało się skandował razem z nami.*

*Tak doszliśmy na Plac Bohaterów (stoją tam piękne kolumny). Cały plac był zatłoczony. Wtedy przemówił do nas Rakosi. Nie zrozumiałem wiele, z objaśnień kolegów wnioskuję, że mówił o tym, iż my, młodzież potrafimy ocalić pokój. To prawda! Jeśli jest nas tyle a wszyscy — jak się przekonałem — chcą pokoju — to czy nie potrafimy swoją wspólną wolą narzucić tego pokoju?!*

*Więc kiedy Guy de Boisson, przewodniczący ŚFMD wygłosił tekst naszej przysięgi, która mówi, że będziemy walczyć o wolność i pokój — kiedy cały tłum, zebrany na placu we wszystkich językach świata wykrzyknął trzykrotnie: „przysięgamy" — wtedy poczułem, że stało się coś bardzo ważnego. Jak się to mówi... Aha, dziejowy moment.*

*PONIEDZIAŁEK. Pakujemy się. No, i już po Festiwalu. Nie, Festiwal nie minął! My przeniesiemy jego atmosferę do nas — do kół ZMP, do miast i wsi. Niech wszyscy odetchną tym wielkim oddechem jedności i braterstwa.*

*Idę zaraz na obiad. Myślę, że na pożegnanie dadzą nam ten sos z papryką. Z góry się na to cieszę.*

**JERZY ZIELEŃSKI**

Zdjęcia: Z. Czajkowski

# MANIFEST ŚFMD

Chłopcy i dziewczęta wszystkich krajów świata!

II Kongres ŚFMD zwraca się do Was w imieniu 60 milionów młodzieży. Kongres nasz stwierdził, że dziesiątki milionów młodzieży, zorganizowanej w potężnym ruchu międzynarodowym, są zdecydowane ofiarnie walczyć wraz ze wszystkimi siłami demokratycznymi, żeby wygrać bitwę o pokój.

Na Światowym Festiwalu Młodzieży Demokratycznej i Studentów dziesiątki tysięcy delegatów w imieniu niezliczonej rzeszy młodzieży wszystkich ras i religii, zobowiązało się uroczyście prowadzić aż do zwycięstwa święty bój o pokój i szczęście.

Dla obrony swoich niskich interesów i utrzymania panowania nad ludami, wielcy kapitaliści z imperialistami amerykańskimi na czele gotowi są unicestwić miliony młodych ludzi oraz grożą pokojowej ludności masowymi zniszczeniami i bombą atomową.

Plan Marshalla, „pakt atlantycki", tworzenie baz strategicznych, wzrost wydatków na zbrojenia i na militaryzację młodzieży — oto część składowa różnych agresywnych planów, skierowanych przeciwko Związkowi Radzieckiemu, krajom demokracji ludowej i wszystkim narodom miłującym pokój. Czyni się wszystko, by utopić we krwi niezmożony ruch ludów kolonialnych, walczących o swe wyzwolenie narodowe. Kaci faszystowscy w Grecji i Hiszpanii otrzymują od reakcji anglo-amerykańskiej coraz większą pomoc, by dokonać ohydnej zbrodni przeciwko ludzkości.

We wszystkich krajach uciskanych przez imperializm, w tej liczbie w USA, swobody demokratyczne są brutalnie deptane, represje dotykają przede wszystkim masy pracujące, których sytuacja staje się coraz bardziej rozpaczliwa.

Przeciwko tym zbrodniczym zakusom powstały zwarcie setki milionów mężczyzn i kobiet, prowadzących skuteczną walkę o trwały pokój przeciwko podżegaczom do nowej wojny i ich agentom.

Siły pokoju i demokracji rosną i wzmacniają się z każdym dniem. Świadczy o tym w szczególności Światowy Kongres Obrońców Pokoju i wspaniałe zwycięstwo ludu chińskiego. Miejsce młodego pokolenia jest w potężnej, niezwyciężonej armii zwolenników pokoju ze Związkiem Radzieckim na czele, który wniósł decydujący wkład w sprawę zwycięstwa nad faszyzmem. Daremnie podżegacze wojenni usiłują rozbić jedność młodzieży, aby urzeczywistnić swe zbrodnicze zamiary. Zacieśnienie naszego związku uczyni nasze siły jeszcze potężniejszymi. Siły te, zjednoczone z siłami wszystkich ludów, odniosą zwycięstwo nad wrogiem naszej przyszłości.

**Łączmy się, młodzi zwolennicy pokoju!**

**Łączmy się, młodzi robotnicy i chłopi, młodzi żołnierze, młodzi pracownicy umysłowi i studenci!**

**Łącz się, młodzieży wszystkich krajów bez różnicy ras i religii!**

**Łączmy się, by zwycięsko bronić pokoju!**

**Zapewnijmy sukces dnia 2 października, w którym miłujące pokój narody, zespolone jedną wolą, pragną oświadczyć podżegaczom wojennym — „NIE".**

**Łączmy się, aby uzyskać zadośćuczynienie słusznym żądaniom młodych robotników w ich walce przeciwko wyzyskiwaczom.**

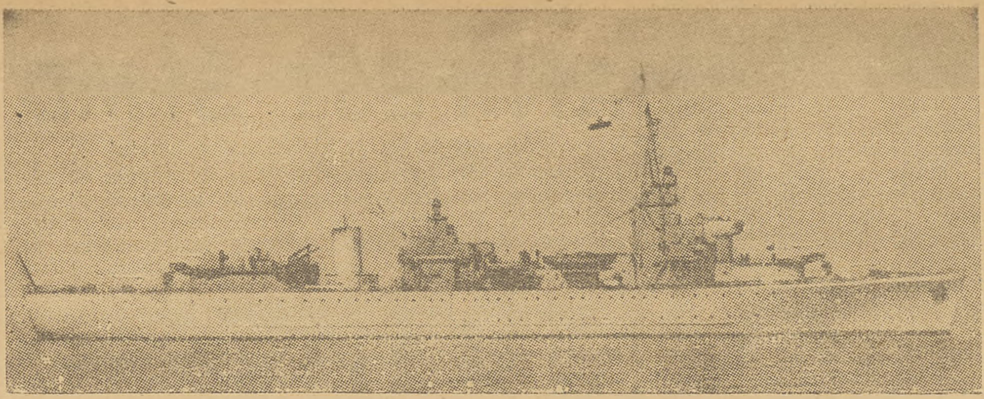
**W tej bitwie o pokój, która jest bitwą o życie, młodzież musi odważnie stać na swym posterunku. Pod sztandarem ŚFMD wraz z naszymi braćmi i siostrami ze wszystkich krajów wzywamy was do walki o sprawiedliwość i wolność, o naszą przyszłość, o pokój!**

**Młodzieży wszystkich krajów — łącz się!**

**Naprzód o trwały pokój, demokrację, niezawisłość narodową i lepszą przyszłość!**







# O. R. P. »GRYF«

*Mija 10 lat od tragicznego września, kiedy zdradzony przez sanacyjną klikę polityków i karierowiczów — naród polski, wydany został na łup hitlerowskiego najeźdźcy. Bohaterska walka żołnierza i marynarza polskiego, heroiczny czyn polskich mas pracujących z robotniczymi batalionami na czele, obroniły honor narodu polskiego. Nie przyszedł wówczas z pomocą — oczekiwany przez naiwnych — angielski sojusznik, w interesie którego leżał zabór Polski przez hitlerowskie Niemcy. Wyciągnięta do przyjaźni i współpracy i gwarantująca pomoc w razie agresji — bratnia dłoń naszego największego przyjaciela — Związku Radzieckiego — została przez klikę sanacyjną — odtrącona.*

*Kiedy więc 1 września nad Zatoką Gdańską zagrzmiały pierwsze strzały — żołnierz polski stanął do walki zdradzony i osamotniony.*

*Masy pracujące Polski, które po ucieczce Mościckich, Beków i Rydzów ujęły pod przewodnictwem klasy robotniczej losy ojczyzny w swoje ręce potrafiły wyciągnąć z wrześniowej tragedii słuszne wnioski. Polsko-Radzieckie braterstwo broni i sojusz obu narodów umożliwiły odrodzenie Polski Ludowej silnej, przemysłowej i morskiej i zagwarantowały jej świetną przyszłość.*

*Wrzesień, „ten" wrzesień nie powtórzy się już w naszej ojczyźnie. Ale nauk klęski 39 roku nie wolno nam zapomnieć. Dlatego też przeczytajmy wrześniową historię ORP „Gryf" — jedno z licznych świadectw podłej zdrady „wodzów" i bohaterstwa prostego człowieka.*

**Największym, ale nieudanym okrętem naszej przedwrześniowej Marynarki Wojennej był stawiacz min „Gryf", wybudowany na stoczni francuskiej w Le Havre.**

**Charakterystyka tego okrętu była następująca: wyporność 2 250 ton; 2 silniki spalinowe typu Sulzer po 6 000 KM każdy, szybkość do 20 węzłów; uzbrojenie: 6 dział 120 mm, 2 dwulufowe działka (40 mm) przeciwlotnicze i 4 dwulufowe NKM. Poza tym ORP „Gryf" mógł zabrać 300 min.**

**Małą szybkość, pewną ociężałość okrętu i bardzo słabą obronę przeciwlotniczą — miało rzekomo zrównoważyć urządzenie do wytwarzania zasłony dymnej (tzw. fumatory).**

**Również z powodu małej szybkości „Gryfa" nie wyposażono go ani w torpedy, ani w bomby głębinowe. Za to zasięg miał on bardzo duży, mógł bowiem okrążyć całą kulę ziemską bez potrzeby zachodzenia do portów dla odnowienia zapasów paliwa.**

**Ponieważ ORP „Gryf" nie był okrętem, zdolnym do zadowalającego spełnienia zadań bojowych, stawianym jednostkom tego typu, „wynaleziono" mu także inne przeznaczenie: miał służyć szkoleniu podchorążych Marynarki Wojennej i zabierać ich co roku w dalekie podróże oceaniczne.**

**W chwili, kiedy na Westerplatte i Puck padały pierwsze pociski i bomby niemieckie, ORP „Gryf" stał w tzw. Jamie Kuźnickiej w pobliżu Jastarni ładując miny, których dotychczas nie stawiał wcale; było zaś więcej niż wątpliwe, czy zdoła postawić je po rozpoczęciu działań wojennych. (I tak się stało: pierwszej zaraz nocy udało się „Gryfowi" postawić planowo zaledwie około 100 min. Reszta została wyrzucona do wody w czasie późniejszych nalotów, w obawie wybuchu).**

**Od samego świtu pierwszego dnia wojny stał się „Gryf" przedmiotem gorliwych poszukiwań niemieckiego lotnictwa i tylko mgle porannej zawdzięczał, że go ono nie odnalazło już w pierwszej zaraz godzinie.**

**Dopiero około 10, kiedy nad Zatokę zaczęły nalatywać na zmianę liczne eskadry z lotnisk wschodniopruskich i Pomorza Zachodniego, lotnictwo niemieckie wytropiło okręt. Dowódca „Gryfa" skierował więc swoją dużą i trudną w manewrowaniu jednostkę ku Kępie Oksywskiej, spodziewając się znaleźć tam silniejszą obronę przeciwlotniczą.**

**Wprawdzie port gdyński, wraz z okolicą najbliższą, znajdował się pod ostrzałem artylerii głównej pancernika „Schleswig-Holstein", ale ogień ten był rozrzucony i raczej nieskuteczny, wobec zaś bomb lotniczych, nawet przez obrońców lekceważony.**

**Jak wiadomo — lotnictwo polskie nie wzięło udziału w obronie wybrzeża. Dywizjon naszych wodnosamolotów został zaskoczony i rozgromiony o szarym jeszcze brzasku dnia pierwszego września we własnym swoim gnieździe — Pucku. Zresztą maszyny te były zbyt przestarzałe i w spotkaniu z o wiele liczniejszym, wybitnie nowoczesnym lotnictwem niemieckim, nie miały widoków powodzenia.**

**Dowództwo Obrony Wybrzeża nie mogło nawet marzyć o ściągnięciu samolotów z głębi kraju, choćby z tego względu, że było ich tam bardzo mało; a do tego wiele maszyn zostało zniszczonych na lotniskach.**

**Naczelne Dowództwo z góry uważało Wybrzeże za placówkę straconą, pozostawiając jego obronę jak się oficjalnie wyrażało — „na własne siły i koncepcje strategiczne".**

**Nic też dziwnego, że takie stanowisko spowodowało to, że na całym Wybrzeżu, nie wyłączając nawet tzw. „rejonu umocnionego Hel", nie było betonowych umocnień bojowych, a jedynymi bunkrami na Helu były schrony na torpedy, miny i materiały pędne!**

**Brak też było artylerii ciężkiej. Jedyna na Wybrzeżu bateria 4 dział o kalibrze 152 mm była niewystarczająca i nie mogła dać osłony ogniowej naszym okrętom.**

**Jak błędne było założenie „Naczelnego Dowództwa", dowiódł przebieg kampanii**





wrześniowej: zaciekłość walk o Gdynię, 19-dniowa obrona Oksywia, wreszcie trwający aż do 2 października zbrojny opór Helu, atakowanego od lądu, z wody i powietrza — mają swoją wymowę, zadziwiając tylko bezprzykładnym bohaterstwem robotników i chłopów w mundurach i bez mundurów.

*

Koło Kępy Oksywskiej spotkał się „Gryf" z tymi naszymi okrętami, które również pozostawiono w kraju, a więc z niszczycielem „Wichrem", z 6 trałowcami i 2 kanonierkami. Okręty te, wobec trwającej możliwości nalotu, nie zakotwiczały, trzymając się w bliskim rozproszeniu.

Po godzinie 16-ej nastąpił nowy nalot silniejszy od poprzednich. Spoza Kępy wypadły samoloty typu „Ju-87" i lotem nurkowym natarły przede wszystkim na „Gryfa". Zadanie pozostałych okrętów było jasne: należało za wszelką cenę obronić „Gryfa", aby mógł wykonać przewidziane na godziny nocne minowanie. Trałowce i kanonierki okrążyły go więc, „Wicher" stanął na czele i cały zespół, „plując" ku górze ze wszystkich luf, ruszył zygzakując największą szybkością w kierunku Helu. Była to pierwsza w tej wojnie bitwa powietrzno-morska.

Nalot, dokonany w trzech falach, trwał przez kwadrans. Zrzucono około 60 bomb, przy czym samoloty strzelały obficie z broni pokładowej. Dla zespołu polskiego niebezpieczeństwo było ogromne. Na „Gryfie" bowiem było 300 min galwaniczno-uderzeniowych, które w każdej sekundzie groziły rozerwaniem w drzazgi nie tylko samego minowca, ale również broniących go okrętów. (Że słowa te nie wyrażają przesadnych obaw, dowodzi wypadek, jakiemu uległ dwa tygodnie później, 13. IX. 39 r. w Casablance francuski krążownik minowy „La Tour d'Auvergne", który został rozerwany od wybuchu znajdujących się na nim min).

Z niebezpieczeństwa tego zdawali sobie sprawę nie tylko dowódcy, ale i załoga. Mimo to, każdy marynarz, trwając w największym napięciu i gotowości na swym stanowisku, dawał z siebie wszystko aby wypełnić zadanie. Liczne ofiary nalotu nie złamały ich ducha.

Od jednej z pierwszych bomb zginął dowódca „Gryfa", a kiedy okręt wchodził w zasięg obrony przeciwlotniczej Helu, miał już 20 zabitych i tyluż ciężko rannych; jednak jeszcze ocalał tym razem.

W stosunku do liczby swojej załogi i zrzuconych bomb nie były to nawet straty duże. Cięższe — poniósł trałowiec „Mewa", którego pokład dosłownie spływający krwią oraz 75% zabitych i ciężko rannych — mówiły same za siebie.

Ale dla „Gryfa" dotkliwsze od strat w ludziach okazały się wyniesione z bitwy uszkodzenia. Okręt należało poddać naprawie, w tym stanie bowiem, w jakim się znajdował, nie mógł on wykonać poruczonego sobie na noc zadania — położenia min przed bazą niemiecką w Piławie.

Z akcji tej ostatecznie zrezygnowano a „Gryf" postawiwszy około 100 min w obrębie Zatoki, znalazł się w pływającym doku w porcie wojennym Helu. Dok podniesiono, ale nazajutrz musiano go znowu zatopić, był on bowiem zbyt wyraźnym celem dla artylerii głównej pancernika „Schleswig-Holstein"*) stojącego w Gdańsku.

Drugi września minął na Helu stosunkowo spokojnie. Wprawdzie Niemcy przeprowadzili nalot bombardujący o godzinie 18, ale — wyłącznie z dużej wysokości, tak, iż zrzucone bomby nie wyrządziły żadnych szkód.

Natomiast noc na trzeci września była pasmem licznych, następujących jeden po drugim nalotów, które rozpoczęły się po godzinie 20-ej i trwały do pół do 5-ej rano. „Gryf" swoimi „Boforsami", wraz z „Wichrem" i obroną lądową, zwalczał nader skutecznie powietrzne ataki Niemców, którzy nocy tej stracili — wg własnych późniejszych stwierdzeń — dwanaście samolotów. (W czasie całego „Września" stracili nad Wybrzeżem 52 maszyny).

Trzeci dzień wojny zaczął się dla obrony polskiej pomyślnie od bitwy stoczonej o godz. 7-ej z dwoma dużymi niszczycielami niemieckimi klasy „Leberecht Maas", które z rozkazu dowódcy flotylli, vice-admirała Luetjensa**), zbliżyły się lekkomyślnie i rozpoczęły ogień, zapewne w przypuszczeniu, że po nocnych bombardowaniach nikt z ocalałych Polaków nie pomyśli o oporze.

Ale od celnych pocisków baterii helskiej jeden niszczyciel napastniczy zatonął, drugi zaś, jak się zdaje także trafiony, uszedł w pośpiechu.

O godz. 10-ej inny niszczyciel niemiecki, który pokazał się w zasięgu dział polskich, został uszkodzony przez 152 milimetrowy pocisk z baterii helskiej.

Ale po godz. 14-ej tegoż dnia nastąpiło natarcie lotnicze na helski port wojenny. Nad półwyspem ukazały się na dużej wysokości eskadry niemieckie. Kiedy zaś wszystkie działa polskiej obrony przeciwlotniczej (nie było ich za dużo) zwróciły ku nim swoje lufy, wypadły nagle zza lasu, lecące nisko wzdłuż mierzei inne maszyny niemieckie. Zaskoczenie się udało... Wprawdzie zabrały głos nasze karabiny maszynowe, ale 4 bomby trafiły niszczyciel „Wicher", który też wkrótce potem zatonął, przewracając się na burtę.

„Gryf" zaś doznał dalszych dotkliwych uszkodzeń, w efekcie których osiadł na dnie portu. Naloty na nieszczęsny minowiec powtórzono jeszcze o godz. 16-ej i 19-ej. W czasie ostatniego — jedna z bomb wszczęła na nim pożar. Ogień dosięgnął zbiorników ropy i nie dał się już ugasić. Przez dwie doby palił się „Gryf" budząc wśród obrońców piekący żal i pragnienie zemsty.

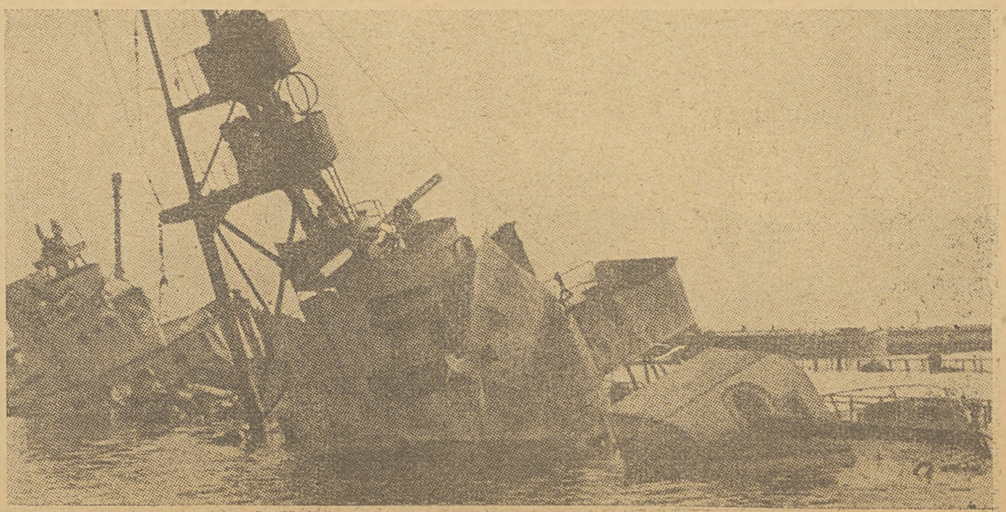
Część artylerii minowca: dwa działa 120 mm i jeden „Bofors" zostały przez załogę z narażeniem życia przeniesione na ląd. Ustawione na betonowych podstawach, uczestniczyły później w obronie Helu.

**M I E C Z Y S Ł A W  Z Y D L E R**

Rysunki: Sławomir Sierecki

*) Drugi pancernik „Schlesien" wszedł dopiero w nocy na 10 września.

**) Późniejszego dowódcy „Kriegsmarine", który zginął wraz z „Bismarckiem" na Morzu Północnym.



# SŁUŻBA POLSCE

## SZKOLI PRZYSZŁYCH MARYNARZY

*Minęło lato. Zaczął się nowy rok szkolny. Młodzież espowska zasiadła na ławkach szkolnych lub też stanęła przy warsztatach — aby pracą budować lepsze Jutro...*

*Minęło lato... Wszędzie — jak Polska długa i szeroka — widać było junaków SP przy pracy. Nie będziemy mówili o olbrzymiej pracy brygad SP. O tym opowiedziało Wam już — i opowie jeszcze — nasze „Razem". „Młody Żeglarz" chce Was poprowadzić między błękitnych junaków SP, którzy w licznych Ośrodkach Przysposobienia Marynarskiego z zapałem pracowali — dla Polski Morskiej.*

*Oddajemy głos naszym korespondentom. Opowiedzą Wam oni — jak wyglądało życie junaków z Przysposobienia Marynarskiego „SP".*

### OTO CO PISZĄ NASI KORESPONDENCI:

## GIŻYCKO

**Lekki wietrzyk marszczy gładką taflę jeziora. Załogi szykują łodzie do ćwiczeń. Na barkasach stawiają żagle i chociaż pełno jest ruchu i krzątaniny wszystko odbywa się w należytym porządku. Każdy wie co ma robić. Podciągnięte falami żagle zawisły na masztach. Krótka komenda i barkasy wypływają szykiem torowym z portu. Spokojnie wykonuje załoga rozkazy sterników. Jednak nie od razu tak było.**

**— Jak przyjechałem — mówi jeden z junaków — to nie wiedziałem za co złapać. Za fał, czy za szkot, czy jeszcze za coś innego. Miałem wprawdzie teoretyczne wiadomości zaczerpnięte z „Młodego Żeglarza", ale teoria to przecież nie praktyka. Pomogły mi one jednak bardzo, gdyż mogłem wcześniej opanować ćwiczenia na wodzie.**

**A ćwiczenia te już się zaczęły. Właśnie łodzie wiosłowe opuszczają basen. Płyniemy za nimi i wkrótce znajdujemy się na środku jeziora. Dokoła nas łodzie i barkasy. Co chwila słychać głosy komendy:**

**— Wiosła!**

**— Lewa naprzód! Prawa wstecz!**

**— Do zwrotu przez sztag!**

**— Zwrot!**

**Komendy krzyżują się, padają coraz to z innej łodzi. Płyną one w różnych kierunkach a potem na komendę zataczają wielki łuk i kierują się w stronę portu. Wracamy. Jeszcze jeden zwrot w porcie i dobijamy do brzegu. Ćwiczenia są skończone.**

**Po roztaklowaniu łodzi wszyscy zbierają się w świetlicy. Tu pod kierownictwem z-cy k-dta do spraw pol.-wych. chłopcy przygotowują się do pracy społecznej. Wszyscy są zetempowcami, ale nie wszyscy potrafią sami poprowadzić szkolenie ideologiczne. A przecież oni w przyszłości — Starsi Kół Przysposobienia Marynarskiego, muszą mieć oprócz wiadomości fachowych, których dostarcza im szkolenie na wodzie, także umiejętność**

d. ciąg na str. 7

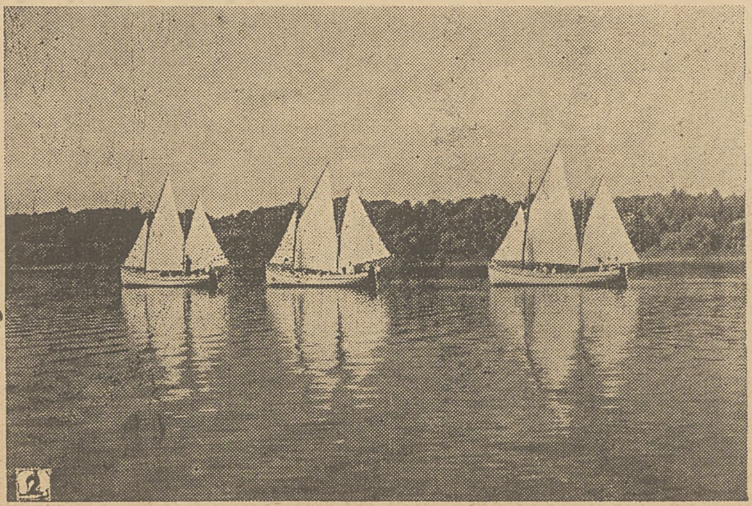


1

**NA ZDJĘCIACH:**

**Prześliczne zdjęcia, które tu Wam Czytelnicy prezentujemy — wykonane zostały w ośrodku śródlądowym Przysposobienia Marynarskiego „SP" w Giżycku. Ośrodek ten — jeden z najlepszych — położony jest pośród malowniczych jezior mazurskich. Choć to tylko jeziora — czasem bywa na nich taka nielicha falka, że nie powstydziłaby się jej i Zatoka Gdańska. A jak się wspaniale żegluje przy silnym wietrze i takiej fali - to można stwierdzić choćby na zdjęciu 1.**

**Gdy wiatr osłabnie — barkasy niczym ogromne motyle suną cicho i wolno po jeziorze (zdj. 2) odcinając się bielą żagli od zieleni nadbrzeżnych lasów. Ale oto spokój i ciszę zakłóca miarowy chlupot wioseł. To „dziesiątki" wyszły na ćwiczenia (zdj. 3 i 4). Chłopcy wiosłują jak „złoto" ku całkowitemu zadowoleniu instruktorów.**



2



3

zorganizowania i poprowadzenia pracy społecznej w swoich kołach. Tego właśnie mają się nauczyć na zajęciach pol.-wych. Wiedzą o tym, że im więcej skorzystają z wykładów, tym łatwiejszą będą mieli pracę w terenie. Starają się też wciągnąć w „robotę ligową", bo będą ściśle współpracować z Ligą Morską, która im już teraz pomaga oddając do dyspozycji Ośrodka parę swoich jachtów.

Dziś w świetlicy wyjątkowy ruch. Jedni przygotowują recytację, inni pieśni, a jeszcze inna grupa opracowuje gazetkę ścienną. Chłopcy organizują ognisko poświecone Kongresowi Światowej Federacji Młodzieży Demokratycznej. Odbyło się ono nazajutrz. Przybyło na nie wielu mieszkańców miasta. Szybko zajęto miejsca. Na środek placu wyszedł lektor kursu i po krótkim powitaniu gości nawiązał do odbywającego się Kongresu w Budapeszcie i walki jaką toczy młodzież o trwały pokój i szczęście młodego pokolenia. Popłynęły dźwięki Hymnu Młodzieżowego i Międzynarodówki. Po części poważnej nastąpił popis humoru. Goście bawili się doskonale.

Dziś już junacy mają wolne, ale jutro znów zacznie się szkolenie. Kierownik Wyszkolenia, jeden z seniorów żeglarstwa polskiego, jest zadowolony z junaków. Chłopcy są pojętni, szybko opanowali trudne ćwiczenia wykonując je z zapałem. W ogóle zapał do pracy cechuje ośrodek w Giżycku. Dlatego też jesteśmy pewni, że Starsi Kół, którzy z niego wyjdą, dadzą sobie radę na nowych placówkach i poprowadzą należycie pracę w swoich kołach.

*Wube*

## AKCJA LETNIA PRZYSPOSOBIENIA MARYNARSKIEGO „SŁUŻBY POLSCE" W CYFRACH

Ośrodków w r. 1948 — 1 (Ustka). **Ośrodków** w r. 1949 — 7 (Gdynia, Gdańsk, Mrzeżyno, Giżycko, Olecko, Kruszwica, Kobyli Gródek).

Flotylla w r. 1948 — 2 szalupy. **Flotylla** w r. 1949 — 40 szalup, 26 jachtów, 23 bączki, 20 kajaków, 6 motorówek, 8 innych; razem — **123 jednostki pływające.**

Skierowano na kursy eliminacyjne i egzaminy do szkolnictwa morskiego (PCWM) — **1953 junaków.** Z tego zostało przyjętych — **668 junaków.**

Przeszkolono i skierowano do Marynarki Wojennej — **440 junaków.**

Wyszkolono **497 junaków** — kandydatów na Starszych Kół Przysposobienia Marynarskiego

Na Kursie Kadry Przysposobienia Marynarskiego SP w Jastarni szkoli się **70 osób.**

Razem **Akcja Letnia** Przysposobienia Marynarskiego „Służby Polsce" objęła w r. 1949 — **2.960 osób.**

# NA WACHCIE

Deszcz gra po sztormowym ubraniu jak po blasze parapetu. Dwadzieścia kroków w jedną stronę, dwadzieścia w drugą. Tak czas upływa szybciej. A jest go dużo — aż cztery godziny. O wielu, wielu sprawach można pomyśleć. Na dalekiej wieży kościelnej zegar wybija „pół szklanki". Wzdłuż nabrzeża stoją przy pomostach nasze jednostki.

Od czarnej wody odbijają się bielą wnętrz szalupy. Nowe, piękne, dziesięciowiosłowe, zbudowane na stoczni w Giżycku specjalnie dla nas. Mamy także jachty, mamy po dwa mundury, mamy przytulne kwatery, miłą świetlicę, radio i wiele, wiele innych rzeczy. Szkolimy się, pływamy i wszystko to za darmo. Zupełnie darmo. A przecież jedna tylko szalupa kosztuje ponad milion złotych. Skąd więc są na to pieniądze? Z nieba nie spadły, to pewne. Te pieniądze... już wiem! To codzienny, szary trud naszych ojców, ich pot, ich dłonie i mózgi. Tą drogą wraca do nas ich wysiłek. Tę drogę utorowała Polska Ludowa. Nowa Polska. Dzięki Niej możemy uprawiać ten sport niegdyś tylko bogatym dostępny, uczyć siebie i innych na przyszłych kapitanów, na zdobywców złotych medali olimpijskich. Przecież bieżący kurs, o którym myślę, to nie koniec, lecz dopiero początek naszego szkolenia. To dopiero Starszy Koła i „młodszy żeglarz". A w przyszłym roku? Morze czeka. „Zaruski" kołysze się na fali; a dalej, dalej... to już sternik, instruktor, może kapitan...

Ale oto dnieje. Uciążliwa ta druga wachta. — Lecz przy rozmyślaniach czas szybko leci; już słychać kroki zbliżającej się zmiany i można będzie udać się na zasłużony odpoczynek.

kursant JANUSZ ZIÓŁKO

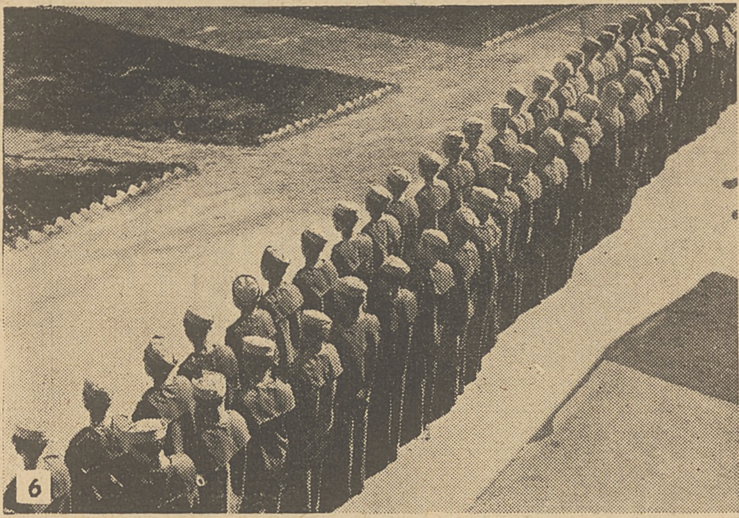
**Po ćwiczeniach trzeba się zabrać za „toaletę" jednostek — szalupy muszą być czyste, starannie wyszorowane (zdj. 5) i pięknie wymalowane. Odwdzięczą się za to długoletnią służbą i niejeden jeszcze rocznik wiosłując na nich — dostanie odcisków na dłoniach.**

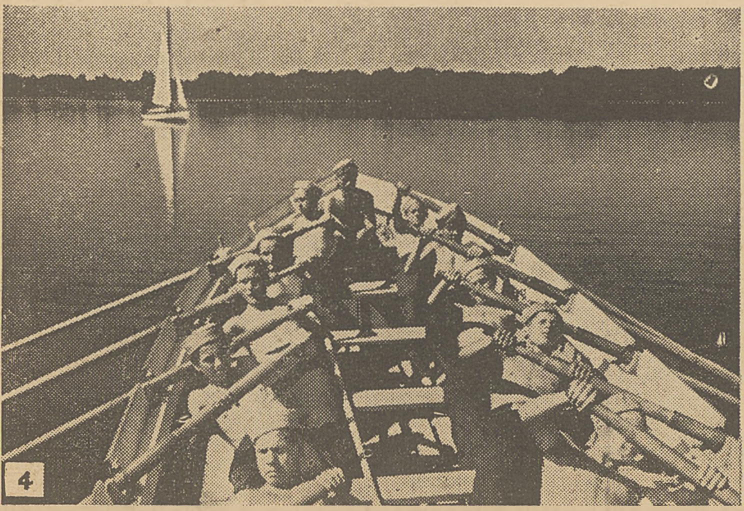
**Zbiórka turnusu! Długi, granatowy szereg wyprężył się w bezruchu (zdj. 6). Wiatr podwiewa marynarskie kołnierze. Za chwilę chłopcy odmaszerują na popołudn. wykład polityczno-wychowawczy.**

**Junacy w Giżycku nie tylko pływają i słuchają wykładów. Pamiętają także o pracy społecznej. Pomagając okolicznym rolnikom (zdj. 7) — dają dowód dużego wyrobienia społecznego co pozwala być pewnym, że wyrosną z nich nie tylko dzielni ludzie morza, ale i dobrzy Obywatele Polski Ludowej.**

Wszystkie zdjęcia — S. Dąbrowiecki






# W MRZEŻYNIE

Wszędzie panuje cisza. Junacy po całodziennych trudach rozkoszują się snem, który przerywa głos:

— Pobudka... pobudka... wstać!

Po chwili cały budynek napełnia się szumem, jakimiś bliżej nieokreślonymi głosami... Rzekłbyś: rój pszczół pracujących nad zbieraniem miodu wylatuje na swój codzienny trud.

W ten sposób zaczyna się życie w Morskim Ośrodku Przysposobienia Marynarskiego P. O. „Służba Polsce" w Mrzeżynie.

Chłopcy zaczynają swoją codzienną pracę. Krótka gimnastyka i mycie w morzu lub rzece Redze, sprzątanie sal, śniadanie — i wreszcie uroczysta chwila: podniesienie bandery. A potem wykłady, ćwiczenia...

Najbardziej jednak atrakcyjną rzeczą w czasie całego dnia jest wiosłowanie. I to nie byle jakie, bo na... morzu. Na naszym polskim Bałtyku! Bajka, gdy na morzu panuje cisza. Wówczas powierzchnia jego jest spokojna, ale gdy wiatr rozhuśta masy wody, wówczas szalupa kołysze się jak łupina orzecha. Fala rzuca nią to w górę, to w dół... Na następstwa tego nie trzeba długo czekać. Wszyscy udają zuchów, czasem jednak któryś wychyla się za burtę i mówiąc popularnie „karmi dorsze". Ale wszyscy przyjmują to na wesoło. Po trzech godzinach wiosłowania każdy jest głodny jak wilk. Bo pływanie na świeżym powietrzu i kołysanie w szalupie robi swoje. Wreszcie obecność na maszcie sygnałowym niebieskiej flagi z białym kwadratem w środku otwiera drogę do portu... i do smacznego obiadu.

A po obiedzie każdy z przyjemnością spędza wolny czas czy to na próbie chóru, czy też na grach sportowych. Wreszcie gwizdek kończy zabawę i udajemy się na wykłady, najpierw z wyszkolenia marynarskiego, a potem pol.-wych. Z-ca k-danta mówi nam o bohaterskiej Armii Radzieckiej, która oswobodziła nasz kraj od hitlerowskich okupantów, o naszych kolegach z bratniej organizacji „Komsomołu", o czynach polskich oddziałów kościuszkowskich na starych, piastowskich szlakach sławy. Wszyscy słuchają z wielką uwagą.

Kolacja mija szybko. Następuje apel. Daleko wiatr niesie słowa „Roty", którą śpiewają junacy-marynarze, młodzi budowniczowie Polski Ludowej.

*Kursant Stanisław Naprawa*
phufc.



1

**NA ZDJĘCIACH:**

Wszystkie zdjęcia, umieszczone na tej stronie, wykonane zostały w gdyńskim Ośrodku Przysposobienia Marynarskiego „SP". Tutaj właśnie bazował przez całe lato s/y „Gen. Zaruski" (zdj. 1), na pokładzie którego (zdj. 2) przechodzili pełnomorską zaprawę żeglarska junacy — kandydaci na Starszych Kół Przysposobienia Marynarskiego „SP". Codziennie wczesnym rankiem nad brzegiem basenu jachtowego w Gdyni stawał na zbiórkę do zajęć — granatowy dwuszereg kursantów (zdj.3). Szybko i sprawnie następował podział na grupy. Część okrętowała się na „Zaruskim", część wychodziła w morze na pięknych jachtach wypożyczonych Ośrodkowi przez Yachtklub ZMP (zdj. 4) — reszta zaś na nowiutkich szalupach — dziesiątkach, wypożyczonych przez PCWM, otrzymywała zaprawę w wiosłowaniu (zdj. 5). Stale się zmieniając — wszyscy uczestnicy mieli możność w ciągu trwania kursu — opanować zarówno sztukę wiosłowonia jak i żaglowania na większych i mniejszych jednostkach. Spójrzcie jacy w ciągu tych paru tygodni porobili się z nich bojowi „zejmani" (zdj. 6). Zgłoście się na kurs w przyszłym roku, a będziecie tak samo dzielnie i pięknie wyglądać!

Zdjęcia: WAF — Uklejewski (5), K. Komorowski (1).

# NOC PRZED EGZAMINEM

**Był chmurny i wietrzny wieczór lipcowy. Gdynia huczała radością odrodzeniowego święta. Z Kamiennej Góry i z stojącego na redzie ORP „Błyskawica" raz po raz strzelały w górę rakiety, zalewając zatokę i basen jachtowy potokami mdłego, migotliwego światła.**

**Wśród tej rozradowanej, roztańczonej i gwarnej masy ludzkiej brakło chyba tylko nas, którzy krzątaliśmy się żwawo na nabrzeżu przygotowując jacht „Marcin" do odcumowania. Mieliśmy płynąć do Jastarni na egzamin żeglarski, który miał się odbyć nazajutrz.**

**Nim jednak opiszę tę naszą pamiętną noc, kilka słów o nas samych. Jesteśmy uczestnikami kursu Kadry Przysposobienia Marynarskiego w Gdyni. Jest nas siedmiu. Na imię mi Zbyszek, mam dziś pierwszą, tak zwaną „psią wachte", a wraz ze mną pozostaną Kazik i Tadzik. Wszyscy są już na pokładzie, na swoich miejscach. Patrzymy na milknącą powoli Gdynię i czekamy rozkazu oddania cum.**

**Wreszcie! Westchnienie ulgi wyrwało się wszystkim z piersi, gdy „Marcin" złapawszy wiatr powierzchnią foka, poskoczył w kierunku wyjścia. „Oko" zameldowało minięcie resztek falochronu, sternik położył jacht więcej na burtę, załopotał stawiany grot. Wzrosła znacznie szybkość jachtu, za rufą pozostał port, minęliśmy dzwoniąca leniwie boje u wejścia południowego. Wachta służbowa objęła jacht w posiadanie, kierując go w stronę migającej w dali helskiej latarni morskiej.**

**Mimo ciepłej, letniej nocy, zrobiło się nam chłodno, to też Kazik zaproponował wciągnięcie któregoś tam z rzędu swetra. Podwinąwszy nogi, zaczęliśmy gwarzyć. O czym? O wszystkim po trochu.**

**Tę przyjacielską gawędę rozpoczął właściwie Kazik wspomnieniem pierwszego, jakże wówczas niezdarnego, pływania na „Zaruskim". Przypomniały się nam pierwsze próby stawiania żagli, ustawiczne pomyłki w wyszukiwaniu fałów, zdumienie zjawiające się na dźwięk słowa „szkoty" czy „sztaksle". Tadzik wspominał pierwszą swą próbę wspinania się na wanty, kiedy to podczas przechyłu omal nie wylądował za burtą. Mnie natomiast przypomniały się pierwsze naprawdę „żeglarskie" bąble na rękach.**

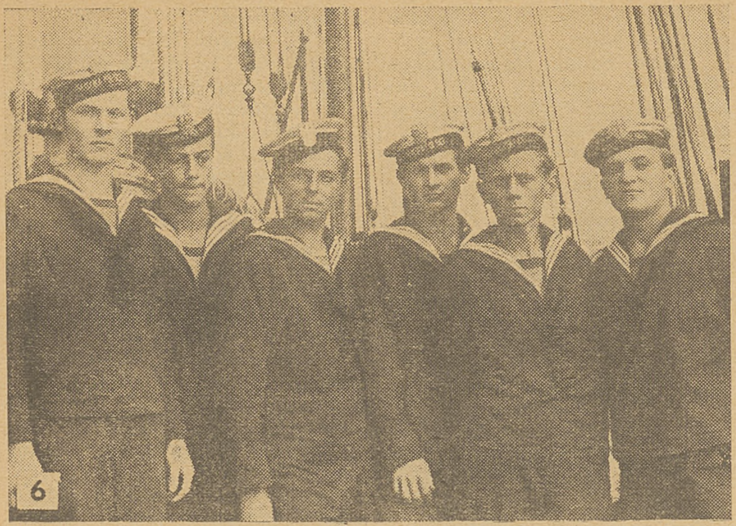
**Dziś byliśmy o ładny kawał czasu dalej. Dziś znaliśmy wszystko na pamięć. Niektórzy koledzy twierdzili nawet, że potrafią odpowiadać na wyrywki. Sprzęt, takielunek, sygnalizacja, kod, już dawno przestały być tajemnicą.**

**A wczoraj? Na wspomnienie tego wczoraj, Tadek się nachmurzył. Przypomniał mu się Lublin, hufiec morski LM, stanęło przed oczyma Giżycko i pierwsze kroki w tamtejszym ośrodku. Przypomniało mu się także jego dzieciństwo, chmurne i smutne. Gdy porównywał swe ówczesne możliwości uprawiania sportów wodnych z dzisiejszym stanem rzeczy, uśmiech natychmiast wracał na**

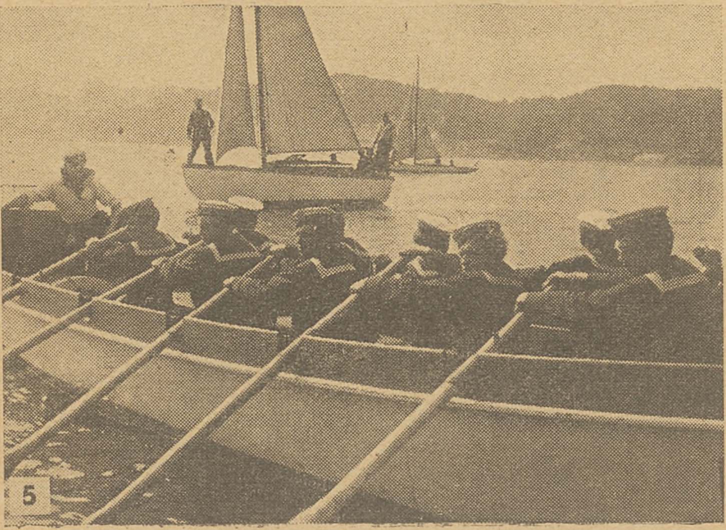
(dokończenie na str. 23)



2



6



5

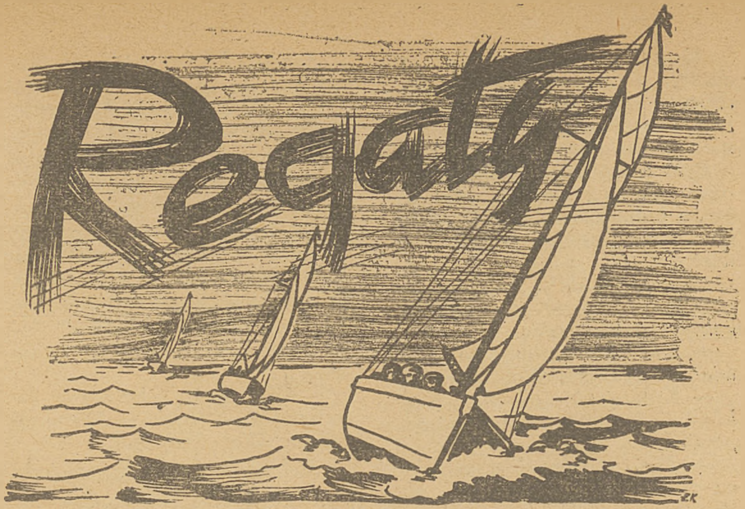


4



3

# Regaty



Jachty kołysały się łagodnie na lekkiej fali. Wyglądały z daleka, jak kiwające się na wodzie kaczki. Młodzi żeglarze składali wprost na wyszorowane, lśniące czystością pokłady.

Władek Jakubowski, stary wyga żeglarski, mimo swoich osiemnastu lat — obecnie „sternik śródlądowy" — doświadczonym okiem obrzucił takielunek i załogę.

Takielunek był już dość stary, ale troskliwie i starannie utrzymany gwarantował niezawodną służbę. Młoda załoga, mimo pierwszego pobytu na żeglarskim obozie, już się jednak wyrobiła i otrzaskała niezgorzej z wodą, wiatrem i osprzętem, a co najważniejsze, chętnie szła do roboty. Była karna zgrana — i — co napawało Władka dumą — patrzyła w swojego sternika jak w obraz. Rozumieli się dobrze i łatwo, tym łatwiej, że byli to robociarscy synowie z miasta Łodzi. Właśnie nie „z Łodzi", po prostu, jakby sie powiedziało — z Warszawy, Wrocławia czy Szczecina; bo Łódź to jest jedyne miasto w Polsce, które wymaga, żeby mówiono o nim „z miasta Łodzi".

Chłopcy reprezentowali różne dzielnice swego miasta. Czesiek Lis mieszkał na Widzewie, Karol Widelski w Rudzie, Stach Zakrzewski na Bałutach. Maryś Jurkiewicz na Chojnach. Poznali się dopiero w pociągu podczas wspólnej podróży na kurs i oczywiście skleili sie w nierozerwalna „paczkę". Kiedy jeszcze okazało się, że sternik pochodzi z pobliskich Pabianic — nie ulegało najmniejszej wątpliwości, że „miasto Łódź", które od młodości trenuje na stawie Stefańskiego — będzie musiało zająć w ogólnej klasyfikacji międzyzałogowej jedno z pierwszych miejsc.

Dlatego Władek tak bacznie patrzył w oczy swojej załodze i czujnym wzrokiem badał każdy szczegół takielunku.

Wreszcie, widać zadowolony, włożył rumpel w gniazdo trzonu steru, co niechybnie oznaczało, że on tu jest gospodarzem na swojej „Czajce" i krótko zakomenderował:

— Żagle staw!

Władek z przyjemnością patrzył, jak chłopcy zwinnie chwytają za fały i miarowymi ruchami rąk podciągają żagle na maszt.

— Przygotować się do oddania cumy!

— Gotowe do oddania cumy! — krzyknął Zakrzewski, kucnąwszy na skaczącym to w dół to w górę dziobie.

Po chwili wszystkie jachty zakwitły trójkątami białych łopoczących na wietrze żagli.

Załoga spreżyła się w czujnym oczekiwaniu na strzał, który miał być sygnałem do startu.

Wreszcie powiew wiatru przyniósł z lądu krótki i suchy szczęk zamku karabina.

Moment niepokojącego wyczekiwania, długi jak wlokąca się godzina.

Wybuch na tle ciemnej zieleni lasu i łomoczący echem huk.

— Cumę oddaj! — krzyknął Władek — kładąc równocześnie ster na burtę.

Żagle szarpane przed chwilą przez wiatr i łopoczące głośno i zajadle niczym rozszczekane w wiosce psy, zamilkły natychmiast i pochylając lekko łódź




na prawą burtę, wypełniły się szybko wiatrem.

„Czajka" zatoczyła miękko prawidłowy łuk i poderwana nagłym uderzeniem szkwału skoczyła naprzód.

— Grota szkot luzuj! — rozkazał Władek i po pewnym czasie dodał: — Jeszcze luzuj!

Jak echo powtarzał Stach Zakrzewski, który trzymał szkot grota:

— Jest! Grota szkot luzuj.

— Jest! Jeszcze luzuj.

Władek wsparł się mocno prawą dłonią w rumpel i błyszczącymi oczyma wpatrywał się w tańczącą daleko na fali żółtą boję. Trzeba było zostawić ją po lewej burcie i zaraz zakręcić pod ostrym kątem i płynąć do następnej czerwonej boi.

Tuż obok, niedaleko, prawie równolegle, sunęły trzy jachty.

Jeden z nich, „Mewa", płynący najbliżej „Czajki", wysuwał się przed nią centymetr po centymetrze.

— Brawo „Mewa"! — zawołali chłopcy z „Czajki", kiedy ta ostatnia wysunęła się przed nich o całą długość łodzi.

*Ale załoga „Mewy", której uderzyło do głowy chwilowe zwycięstwo, zamiast podziękować, pokazała obsadzie „Czajki" koniec swojej cumy.*

*Była to wyraźna obelga, gdyż oznaczała ona złośliwą chęć niby to holowania „Czajki", która nie może sobie poradzić z wiatrem.*

*„Miasto Łódź" poczuło się głęboko dotknięte w swoim lokalnym patriotyzmie.*

*— Kto to tam płynie na „Mewie"? — zapytał Władek.*

*— Królewskie miasto Kraków! — brzmiała napuszona odpowiedź.*

*— Tfu! — splunął przez zęby na zawietrzną Jurkiewicz — ale się chwalą; Władek, pokażemy im, że Łódź nie jest gorsza od Krakowa!*

*— Zrobi się — mruknął Władek Jakubowski.*

*Czas jakiś pędzili prawie na sterze „Mewy", odległość jednak nie zmniejszała się ani na cal.*

*— Grota szkot luzuj!*

*— Jest! Grota szkot luzuj!*

*„Czajka" lekko zakręciła w prawo i po kilku minutach bez trudu minęła „Mewę".*

*— Pokazać im sznurek? — zapytał Lis.*

*— Ani mi się waż — warknął Władek.*

*Ale zwycięstwo „Czajki" było krótkie, podobnie jak i „Mewy", bo wnet wyścignął ich „Bekas", obsadzony przez znakomitą załogę warszawską pływająca przedtem dużo na Wiśle.*

*— Do licha mruknął Władek — patrząc z zazdrością na warszawiaków.*

*— Władziu — szepnął Lis — popatrz jak „Bekas" ma ustawione żagle. Może my byśmy zrobili to samo.*

*Ale Władek już wiedział. Nie, nie będzie wiernie naśladował „Bekasa". Ma swoją koncepcję. Może okaże się lepsza.*

*— Staszek, weź bosak i wypchnij fok za lewą burtą — tak wiesz „na balona".*

*Pomysł okazał się szczęśliwy. „Czajka" szybko dogoniła „Bekasa" i zrównała się z nim.*

*— Gratuluję pomysłu! — wykrzyknął sternik „Bekasa" — — Pozwolicie, że zrobimy to samo?*

*— Wolałbym, żeby nie — roześmiał się Władek. — Nie mogę jednak Wam zabronić.*

*„Bekas" — mimo zapowiedzi — nie wykorzystał pomysłu „Czajki", gdyż żółta boja zbliżała się szybko, a przy niej wszystkie jachty musiały zmienić kurs.*

*Władek też zlikwidował „balon".*

*— Grota szkot wybieraj! — rzucił rozkaz.*

*— Jest! Grota szkot wybieraj! — zabrzmiała jak echo odpowiedź.*

*Zafurczały bloki, rumpel poszedł na burtę. Łódź pochyliła się gwałtownie i wparła dziobem w nadbiegającą falę, rozbryzgując wodę na obie strony, aż w drobnych kropelkach ukazała się krótkotrwała tęcza.*

*Teraz zaczął się najbardziej przyjemny i emocjonujący odcinek regat. Pochylone jachty szły ostrym kursem. Utrzymanie rumpla we właściwej pozycji i stałe korygowanie kursu połączone było z nie lada wysiłkiem fizycznym. Toteż czoło Władka wnet pokryło się grubymi kroplami potu, a ramię aż drżało z wysiłku.*

*Chwilę szli pierwsi. Wnet jednak tak po lewej jak i po prawej burcie dopędzili ich groźni rywale: „Bekas" i „Mewa".*

*„Bekas" oddalił się od nich o kilkanaście metrów, żeby nie stracić wiatru, który mógłby im zasłonić „Czajka", „Mewa" jednak bez skrupułów podpływała z prawej burty.*

*Groziło to „Czajce" utratą szybkości, gdyby „Mewa" zasłoniła im swoim żaglem wiatr. Zejść znów z kursu, żeby do tego nie dopuścić, znaczyło stracić cenny czas.*



*— Zobaczymy — ścisnął zęby Władek i kazał jeszcze zluzować szkoty.*

*Rozkaz był dobry, gdyż nabrali szybkości. Jednak „Bekas" odebrał „Mewie" honor leadera i wysforowawszy się naprzód rwał przed siebie.*

*Przyjemnie było patrzeć na niego. Żeby nie widoczna prościuteńka bruzda jaką tworzył za sobą, gdyby nie rozbryzgi strzelającej na boki wody — zdawałoby się, że raczej frunie tuż nad powierzchnią jeziora.*

*„Czajka" szła tą bruzdą, naśladując każdy ruch steru i żagla.*

*— Skoro nie możemy być pierwszymi, będziemy przynajmniej drugimi.*

*Ale i pozostałe jachty nabrały szybkości i choć powoli ale systematycznie zaczęły zbliżać się do wysuniętej czołówki.*

*Kiedy Władek obejrzał się za siebie, zobaczył jak walczy z sobą o wyrwanie się w przód kilka łodzi.*

*Rzucił okiem na wodę i wszystko stało się od razu jasne. Przez jezioro wiatr szedł smugami. To mógł spostrzec każdy, kto umiał patrzeć. Zupełnie inaczej marszczyła się fala. Właśnie pozostałe jachty dostały silniejszy podmuch.*

*— Do licha! — Podrapcie maszt! — zażartował Władek, nie bardzo wierząc w ten żeglarski zabobon.*

*Drapanie nie bardzo pomogło, gdyż szybkość jachtu jeszcze bardziej zmalała.*

*— Zdaje się, że to wszystko co nadrobiliśmy, stracimy bezpowrotnie i trzeba będzie zaczynać od nowa.*

*— Jest! Jest! — krzyknął Jurkiewicz — Idzie!*

*— Idzie! — ucieszyli się chłopcy.*

*Z daleka, pędził szybko wiatr, znacząc swoją drogę na wodzie drobną łuską dodatkowych niewielkich falek.*

*— Uwaga! — krzyknął z całych płuc Władek — luzuj!*

*— Jest! Luzuj!*

*W porę wydany rozkaz pozwolił uniknąć przykrych następstw.*

*Uderzenie szkwału było silniejsze, niż przewidywał Władek, i sternicy dwóch pozostałych idących w przodzie jachtów. „Mewa" uratowała się przed wywróceniem jedynie doskona-*

# W OLECKU i KRUSZWICY

**Uczestnicy kursu Przysposobienia Marynarskiego „Służby Polsce" w Olecku — to harcerze z całej Polski, kandydaci na kierowników harcerskich podośrodków wodnych — przyszli wychowawcy najmłodszego pokolenia żeglarzy. Dzień w Olecku jest podobny do dnia w każdym innym wodnym ośrodku „SP". Wczesnym rankiem ostry głos gwizdka przerywa ciszę sal sypialnych. To pobudka! W chwilę później 50 zdrowych opalonych junackich ciał gimnastykuje się zawzięcie na pobliskiej polance — machaniem rąk i nóg pozbywając się resztek snu. Koniec gimnastyki. Teraz następuje mycie się, ubieranie i sprzątanie rejonu. A wreszcie gorąco oczekiwane śniadanie.**

**W fantastycznym tempie znikają ze stołu kawałki chleba z kiełbasą. Apetyty dopisują wszystkim „śpiewająco".**



1

**Po śniadaniu dwie godziny wykładów polityczno-wychowawczych. Jak z bicza strzelił upływa czas na słuchaniu interesującej, ze swadą wygłaszanej pogadanki o odrodzonym Wojsku Polskim. Potem ożywiona dyskusja i wreszcie —**

**— Zbiórka do zajęć na wodzie!**

**Jedna grupa ma dziś żaglowanie na jolkach, druga — wiosłowanie na barkasach.**

**Ćwiczenia na jolkach należą do najpiękniejszych (zdj. 1) zwłaszcza przy takiej pogodzie jak dzisiaj, gdy całą powierzchnię jeziora pokrywają białe grzebienie fal, a „wiatr na wantach piosenkę gra" — jak powiada piosenka.**

**Przechyliwszy się zgrabnie na burtę — jolki zda się nie płyną a lecą ponad powierzchnią jeziora. Po chwili są już daleko, daleko na drugim jego krańcu.**

**Powoli, statecznie podążają za nimi barkasy. W każdym czternaście par młodych, muskularnych ramion wiosłuje równiutko, nadając coraz większą szybkość nieruchawym cielskom łodzi (zdj. 2).**

**Słyszy się powszechnie twierdzenie, iż wiosłowanie najbardziej wyrabia mięśnie. Patrząc na muskuły kursantów — wydaje się być ono słuszne. Dopiero podczas obiadu można się niezbicie przekonać, iż wiosłowanie najbardziej wyrabia — apetyt.**

**Ale choć ćwiczącym kiszki poczynają grać dziarskiego marsza — do obiadu jest jeszcze daleko.**

**Barkasy są już po drugiej stronie jeziora, ale nie spotkały tam jolek bo te, lawirując, zdążyły powrócić do przystani. Ćwiczą teraz przy drewnianym pomoście manewr dobijania i odbijania.**

**Właśnie dobija pierwsza. Chwila oczekiwania — dojdzie czy nie dojdzie? Łódź wyprowadzona pod wiatr, szybko traci rozpęd, zatrzymuje się bezradnie o dwa**



2



3

*łym zwrotem pod wiatr. Najgorzej wyszedł z opresji „Bekas", bo choć padł tam rozkaz identyczny jak na „Czajce", zaciął im się szkot foka na knadze i przedni fójkąt poszedł w strzępy.*

*— Szkoda Warszawiaków — westchnął Lis. — Przepadli. Przez zleżałe stare płótno.*

*Nie było jednak czasu na sentymenty, bo czerwona boja stawała się coraz bardziej bliska.*

*— Do zwrotu przez sztag!*

*— Jest, do zwrotu przez sztag!*

*— Foka szkot oddaj!*

*— Jest! Foka szkot...*

*— Grota szkot wybieraj!*

*— Jest! Grota szkot wybieraj!*

*Łódź zwróciła się jak na szpilce tuż przy samej boi. Władek aż zarumienił się z radości i dumy.*

*Wiatr zrywał się coraz silniejszy, tak że chorągiewka na topie zaczęła ostro furczeć, a wanty wydawać śpiewny gwizd.*

*— Chyba przyjdziemy pierwsi — zaśmiał się podniecony myślą o zwycięstwie Jurkiewicz.*

*— Górą miasto Łódź! — wykrzyknął Stach Zakrzewski.*

*— I Pabianice — dodał nie bez przekąsu Władek.*

*— Naturalnie — zgodzili się chłopcy.*

*Lis jednak, zawsze przezorny, zauważył chłodno:*

*— Radzę cieszyć się dopiero po wygranej. Pamiętam wyścigi kolarskie, kiedy murowanemu zwycięzcy pękły obie gumy pół kilometra przed metą.*

*— Wypluj to słowo! Odstukaj! Też prorok! — wykrzyknęła cała załoga i Czesiek energicznie zaczął pluć na zawietrzną i stukać mokrym palcem w pokład, żeby odwrócić niebezpieczeństwo.*

*Przy trzeciej boi, ostatniej już, należało zrobić trudny zwrot przez rufę. Tym trudniejszy, że dokonany miał być przy dużym wietrze. Manewr wymagał wprawy i wielkiej przezorności. Władek już raz położył przy takiej okazji łódź i cały obóz śmiał się z niego, że jest specjalistą od zwrotów przez kil.*

*I obecnie, co tu dużo mówić, Jakubowski czuł lekkie drżenie łydek na myśl o manewrze.*

*Toteż sprężył się cały w sobie i zebrał myśli w kupę.*

*— Do zwrotu przez rufę! — wydał komendę sztucznie twardym głosem, w którym sam wyczuł jakiś fałszywy ton.*

*— Gotowe do zwrotu przez rufę — wołają Jurkiewicz i Widelski jednocześnie.*

*— Grota szkot luzuj, foka szkot wybieraj!*

*Teraz uwaga na rumpel.*

*Żeby tylko nie uderzył nagły szkwał. Ale nie, nie widać żeby nadchodził.*

*Manewr udał się.*

*Teraz nie ulega wątpliwości, że miasto Łódź, choć trenuje tylko na stawie Stefańskiego, będzie pierwsze. Władek oddycha głęboko i uśmiecha się do siebie. Jest mu lekko jak nigdy jeszcze. Chce mu się krzyczeć, śpiewać i tańczyć.*

*— Ale co to?*

*Za plecami słychać rozpaczliwy krzyk i wołanie. Ogląda się szybko i widzi, że jeden z jachtów leży na wodzie całą powierzchnią żagla, a wokół niego kłębią się głowy ludzkie i podskakując śmiesznie pływają marynarskie czapki.*

*W pierwszej chwili myśli z satysfakcją, że ubył jeszcze jeden konkurent, że teraz nie potrzeba się nawet śpieszyć, zresztą wiadomo, że cała flotylla zatrzyma się i przyjdzie z pomocą, a wtedy już bezapelacyjnie palma*



*pierwszeństwa przypadnie załodze „Czajki".*

*Ale po chwili czuje, że policzki palą go rumieńcem wstydu.*

*— Do diabła z pierwszym miejscem! — woła — Będziemy ratować towarzyszy!*

*I sam już nie wie jak, nie wydając żadnych dalszych komend — rozumiany doskonale przez swoją załogę, wykonuje ponowny zwrot przez rufę i po chwili pierwszy jest przy wywróconej łodzi.*

*— Żagle precz! —*

*— Jest! Żagle precz!*

*— Koło!*

*Koło ratunkowe zatoczywszy łuk — pada przy jednym z płynących.*

*— Bosak!*

*Zakrzewski waha się, czy podać uzbrojony koniec bosaka, czy też odwrotnie.*

*Władek wyrywa mu go z ręki i podsuwa tonącemu, który go kurczowo chwyta.*

*— Dziękuję — słychać z wody krztuszący się i kaszlący głos.*

*— Głupstwo — mówi Władek i dopiero w tej chwili poznaje sternika z „Mewy", tego samego, który na początku regat częstował go końcem cumy.*

*W tej chwili nadciągają jachty gotowe pomóc kolegom w ratowaniu.*

*— Nie trzeba! Damy sobie sami radę! Płyńcie dalej.*

*Nie wszystkie jednak jachty chcą słuchać i robi się nagle tłok. Trzeba uważać, żeby jedna łódź nie wpadła na drugą, bo fala jest duża i istnieje niebezpieczeństwo zderzenia się burtami.*

*Ale już wyciągnięta wspólnymi siłami cała załoga „Mewy" jest na pokładach różnych jachtów.*

*— Teraz trzeba zająć się ratowaniem „Mewy" — rozkazuje Władek.*

*

*Wieczorem, przy ognisku, dzielono się wrażeniami z regat. W pewnym momencie sternik „Mewy" zawołał:*

*— Na cześć dzielnych przedstawicieli szlachetnego robociarskiego miasta Łodzi — trzykrotne hip, hip, hura!*

*— Hip, hip, hura! — wrzasnął z entuzjazmem cały obóz.*

**JAN MICHALSKI**

(Ilustrował E. Karłowski).

---

**metry od pomostu i po chwili zaczyna dryfować. Nie udało się. Trudno. Jeszcze jedno okrążenie i tym razem jolka przepisowo, delikatnie podchodzi do pomostu.**

**— Grot precz! — i dziesięciometrowa, biała płachta żagla błyskawicznie zsuwa się z masztu.**

**— Junak X zwinąć kilwater! — pada głos komendy.**

**— Jest, zwinąć kilwater! — odpowiada zafrasowany junak rozglądając się za tym „skomplikowanym instrumentem". Huragan śmiechu przerywa poszukiwania.**

**— Trzeba jeszcze poduczyć się tych nazw żeglarskich — myśli junak X i zwija zamiast kilwatera — szkoty grota.**

*

**Wieczorem wesoło i gwarno jest w świetlicy (zdj. 3). Marynarzy — również tych przyszłych — cechuje przecież uśmiech i pogoda. Do późnej nocy niesie wiatr po jeziorze echo marynarskiej piosenki, mieszając je z poszumem fal.**

**Wszystko co dobre — ma swój koniec. Nadeszła również chwila zakończenia kursu. Posmutniały miny junaków na myśl, że trzeba zostawić jole, barkasy, jezioro, lasy, ośrodek — i trzeba wrócić do domu. Rok szkolny już blisko. I gdy wyprężeni na baczność oddawaliśmy po raz ostatni cześć espowskiej banderze opuszczanej na znak zakończenia kursu (zdj. 4) — przyrzekliśmy sobie, że wrócimy na wodę wszyscy jak jeden mąż. I to nie na tę jeziorową, zieloną i poczciwą, a na prawdziwą „słoną wodę" — na morze.**

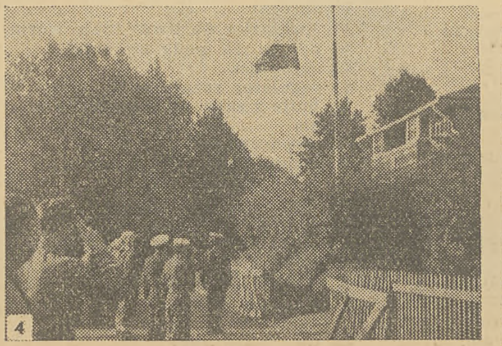
kursant BOHDAN CZARNECKI

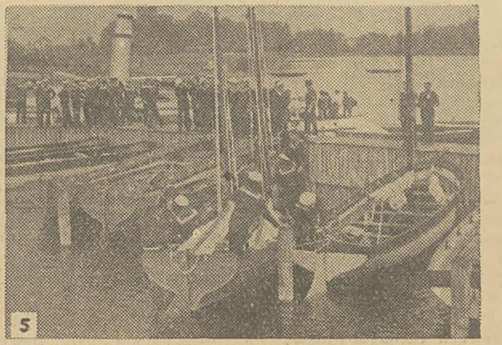
Zdjęcia 5, 6 i 7 — wykonane zostały w ośrodku Przysposobienia Marynarskiego w Kruszwicy nad Gopłem. I tam również bieżącego lata powiewała espowska bandera, rozbrzmiewała espowska piosenka a granatowa espowska brać uganiała się pod żaglami i na wiosłach po całutkim jeziorze. Dziś cicho jest w Kruszwicy, tak jak cicho już jest i w innych ośrodkach wodnych „SP". Spracowane jole, „dziesiątki", barkasy — wyciągnięte na brzeg — zapadły w zasłużony zimowy sen.

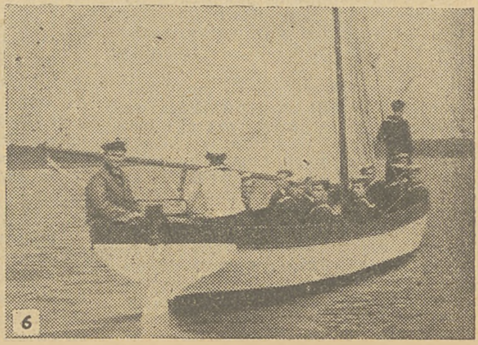
Na wiosnę przyjdą nowi junacy, ożywią się sale i korytarze, zakołyszą się na wodzie świeżo odmalowane jachty i szalupy. Rozpocznie się nowa akcja letnia — akcja, która obejmie swym zasięgiem jeszcze większe rzesze młodzieży niż tegoroczna. **BACZCIE O CZYTELNICY — ABY I WAS W WODNYCH OŚRODKACH „SP" NIE ZABRAKŁO!**



7


4


5


6

Jednym z najnowszych nabytków Polskiej Floty Handlowej — jest piękny motorowy drobnicowiec — m/s „Czech". Statek ten należy do jednostek specjalnych zwanych chłodniowcami. Ładownie jego są ściśle odizolowane od otoczenia a specjalne urządzenia chłodnicze pozwalają na utrzymywanie w ich wnętrzu niskiej temperatury. Chłodniowce służą do przewozu towarów łatwo psujących się, przede wszystkim żywności takiej jak np. mięso, jaja, masło, owoce, ryby itd.

„Czech" nazywał się do niedawna „California Express". Zbudowano go w r. 1934 w Szwecji dla norweskiego armatora, zajmującego się przewozem bananów do Europy. Jako „bananowiec" pływał „Czech" pod norweską banderą aż do początków bieżącego roku. Po zakupieniu go przez Rząd polski (na miejsce straconego w roku ubiegłym na minie „Lecha") — „Czech" poddany został odpowiednim przeróbkom, polegającym na dostosowaniu ładowni do przewozu mięsa oraz nabiału — i prawie niezwłocznie wszedł do eksploatacji. Do Gdyni zawinął „Czech" po raz pierwszy 5 kwietnia br.

Jest to dwuśrubowy motorowiec posiadający dwa silniki Diesla o mocy 2300 KM każdy. Pozwalają one na osiąganie szybkości 15—16 węzłów. Długość „Czecha" wynosi 107 m, szerokość 6 i pół m. Tonaż — 3649 BRT, 2219 NRT i 3150 DWT. Prócz ładunku „Czech" może pomieścić w luksusowych kabinach — dwunastu pasażerów. Jeśli chodzi o urządzenia przeładunkowe, to oprócz ośmiu bomów statek rozporządza dwoma 2 tonowymi elektrycznymi dźwigami pokładowymi.

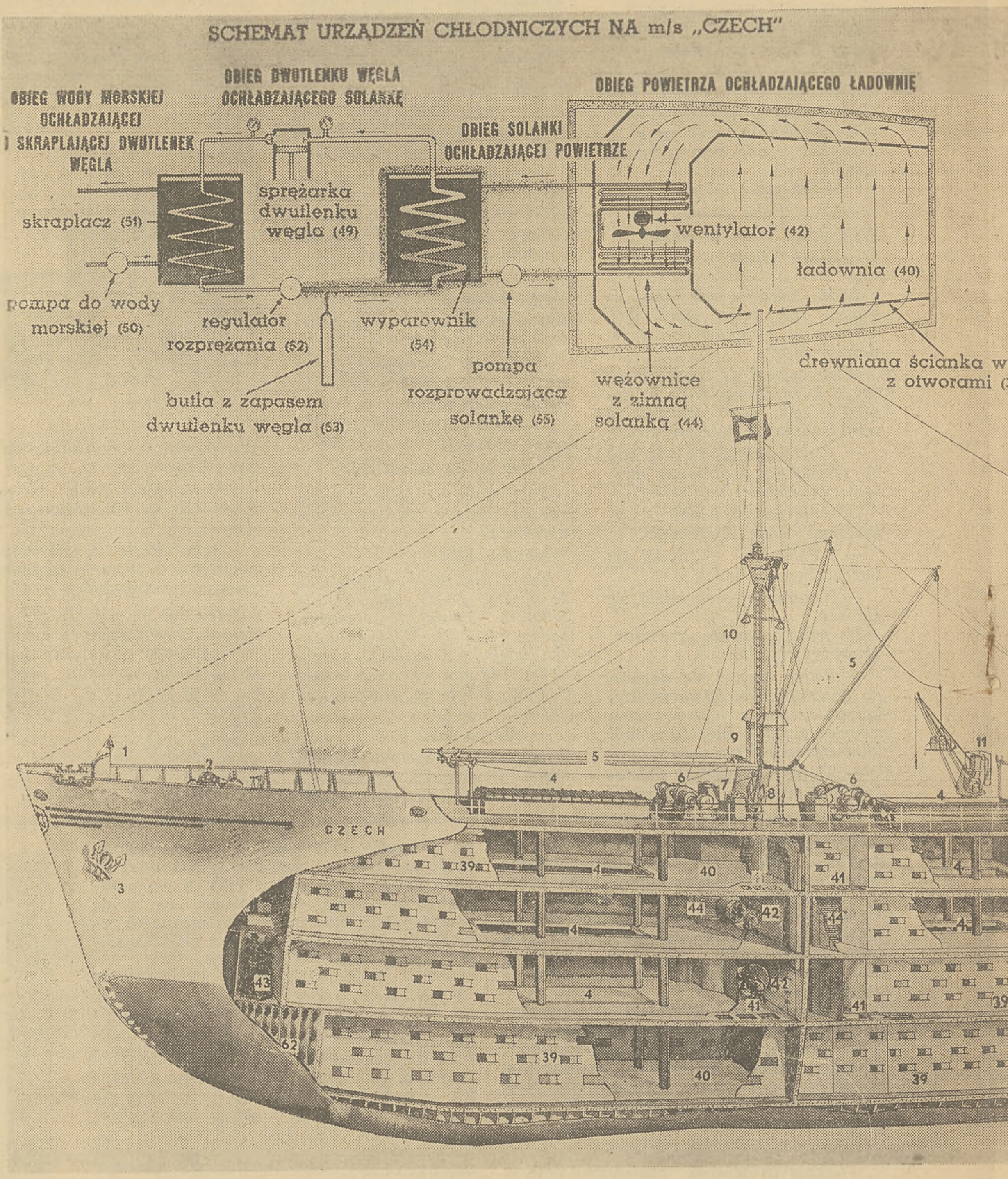
Działanie instalacji chłodniczej na m/s „Czech" wygląda z grubsza następująco: specjalna sprężarka (49) spręża gaz - dwutlenek węgla ($CO_2$) i wtłacza go do cienkich rur, którymi dwutlenek węgla wędruje poprzez skraplacz (51). W skraplaczu na skutek oziębiającego działania przepływającej tam stale wody morskiej pompowanej przez odpowiednią pompę (50) — dwutlenek węgla poczyna się oziębiać oraz skraplać i jako tzw. para nasycona dociera do regulatora rozprężania (52). Tam, dostawszy się nagle do rur o większym przekroju — dwutlenek węgla gwałtownie się rozpręża bardzo znacznie się oziębiając i zamieniając przy tym w ciecz. Jako ciecz wędruje dalej poprzez tzw. wyparownik (54) gdzie w szybkim tempie paruje zamieniając się z powrotem na gaz. Ciepło potrzebne na przeprowadzenie zamiany na gaz, dwutlenek węgla pobiera od znajdującej się w wyparowniku solanki, którą znacznie na skutek tego oziębia. W postaci gazu dwutlenek węgla wraca do sprężarki i tam znowu zostaje sprężony, wtłoczony w cienkie rurki wędruje do skraplacza, rozpręża się, zamienia w ciecz, trafia do wyparownika, paruje oziębiając solankę, wraca do sprężarki itd. itd. — stale w kółko. Drobny ubytek dwutlenku węgla, powstały na skutek nieszczelności rur itp. — uzupełnia się od czasu do czasu z butli (53).

Zostawmy cyrkulujący w kółko dwutlenek węgla i zajmijmy się solanką, którą dwutlenek węgla pozbawiając ciepła przy swej zamianie w gaz — oziębił do temperatury ok. minus 10° Celsjusza. Normalna woda dawno by już zamarzła, ale solanka mając temperaturę zamarzania znacznie niższą — pozostała w stanie ciekłym. Izolowanymi rurami wędruje ona teraz do ładowni, gdzie przepływając przez wężownice (44) oziębia z kolei powietrze. Po czym, nieco cieplejsza (odebrała ciepło powietrzu oziębiając je) wraca do wyparownika, tam znowu się oziębia, wędruje do wężownicy, oziębia powietrze itd. itd. — również w kółko.

Zimne powietrze — specjalne wentylatory (42) rozprowadzają po ładowniach — przy czym i powietrze krąży w kółko: z jednej strony wpływa poprzez otwory w drewnianej wewnętrznej ścianie ładowni (39), z drugiej — wypływa i wraca do pomieszczenia gdzie są wężownice, oziębia się ponownie i znów wędruje do ładowni. Otwory w drewnianej ściance można zamykać i w ten sposób regulować dopływ zimnego powietrza, a zatem i temperaturę wewnątrz ładowni.

# M/S „CZECH" - NOWO

plansz




W ładowniach „Czecha" znajdują się również tzw. ozonatory (41), które pochłaniają wszelkie zapachy wewnątrz pomieszczeń. Jest to b. ważne przy przewozie żywności.

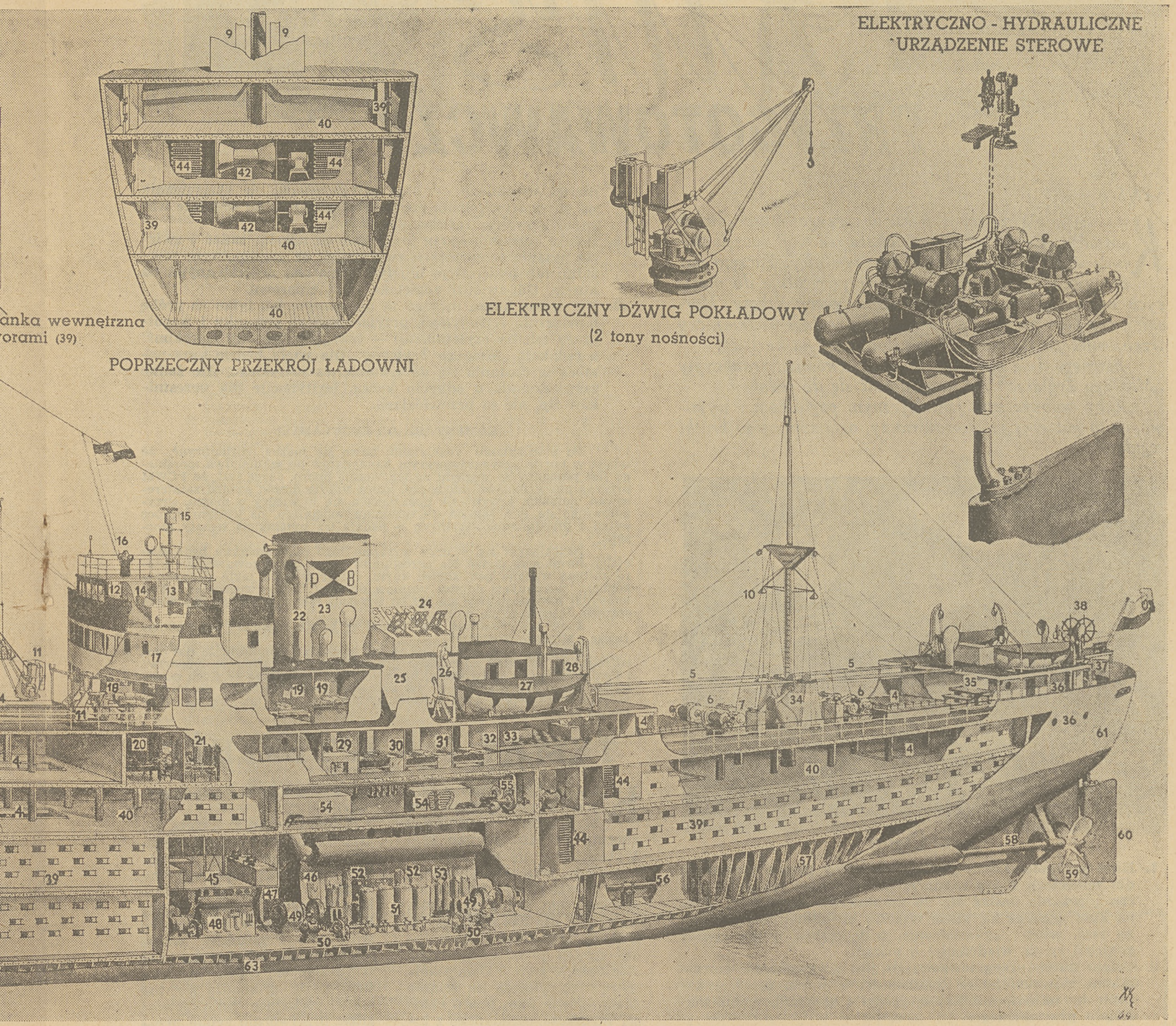
OBJAŚNIENIA SZCZEGÓŁOWE PRZEKROJU:

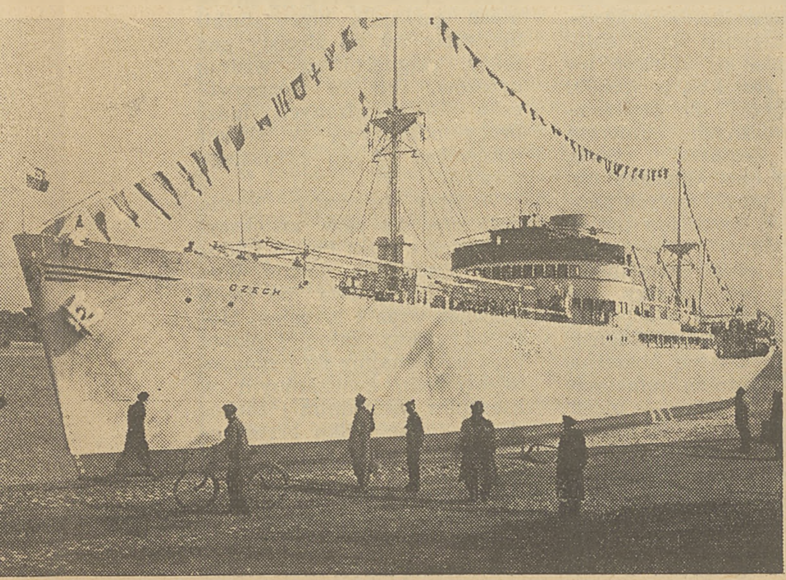
1. zejście do magaz. dziobowego i dzwon okrętowy
2. elektryczna winda kotwiczna
3. kotwica
4. luk ładowni
5. bomy ładunkowe (po 3 tony nośności)
6. elektryczne windy ładunkowe
7. rozruszniki wind ładunkowych
8. zapasowa kotwica
9. odwietrzniki
10. reflektory oświetleniowe do prac nocnych
11. elektryczny dźwig pokładowy o nośności 2 ton
12. sterownia
13. kabina nawigacyjna
14. ekran radaru nawigacyjnego
15. antena radarowa
16. kompas główny
17. pomieszczenie kapitańskie
18. salon pasażerski
19. szpital
20. kabina pasażerska klasy pierwszej
21. kabina pasażerska klasy turystycznej
22. nawiewnik
23. komin
24. luk świetlny maszynowni
25. szyb maszynowni
26. szlupbelki
27. szalupa ratunkowa
28. kabiny oficerów pokładowych
29. biuro okrętowe
30—32. kabiny oficerów-mechan.
33. kuchnia
34. śruba zapasowa
35. messa załogi
36. pomieszczenia mieszkalne załogi
37. elektryczny kabestan
38. ręczny ster awaryjny
39. drewniana ścianka wewnętrzna z zasuwanymi otworami do regulowania przepływu chłodnego powietrza
40. ładownia
41. ozonatory
42. wentylator
43. komora łańcuchowa
44. wężownica z zimną solanką
45. warsztat
46. lewoburtowy motor główny
47. prawoburtowy motor główny
48. agregat
49. sprężarka do dwutlenku węgla
50. pompa do wody morskiej
51. skraplacz
52. regulator rozprężania
53. butle z zapasem dwutlenku węgla
54. wyparownik
55. pompa rozprowadzająca solankę
56. tunel wałowy
57. zbiorniki ropy
58. wał śrubowy
59. śruba lewoburtowa
60. ster
61. maszyna sterowa
62. wzmocnienia przeciwlodowe i zbiorniki balastowe
63. dno podwójne.

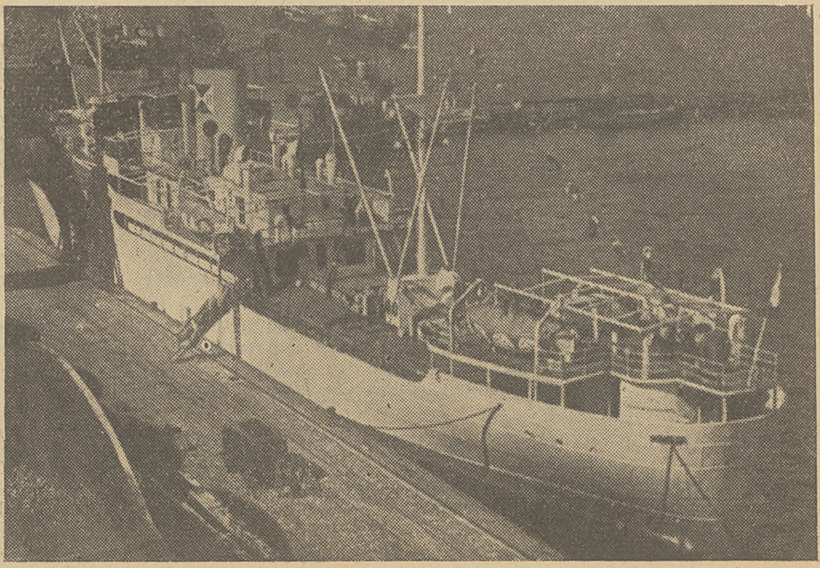


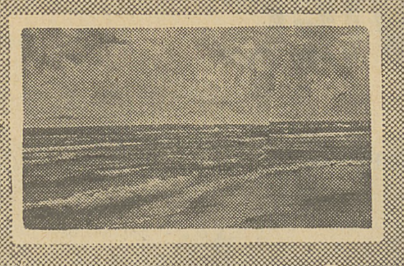
# WOCZESNY CHŁODNICOWIEC

planszę wykonał S. Woźniak; tekst opracował Jotem

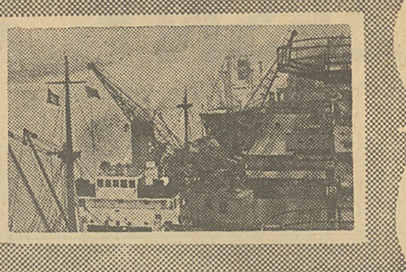






# Kurs PRZYGOTOWAWCZY

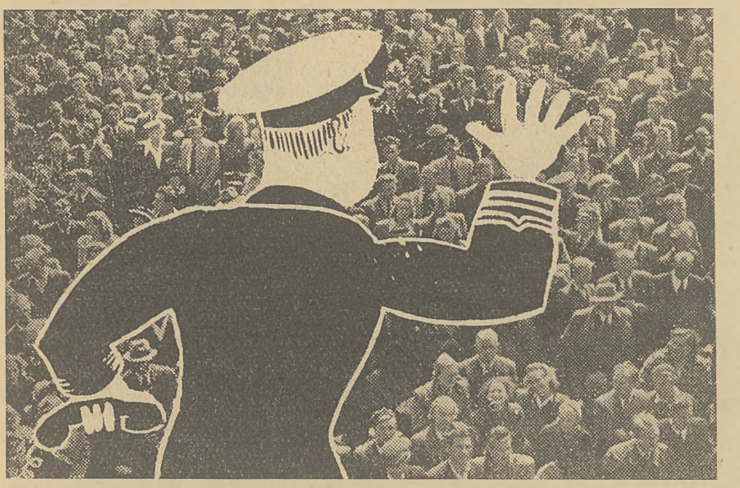


*SENSACJA!!!*

*Kiedy rozeszła się wieść o kursie przygotowawczym w „Młodym Żeglarzu" — do lokalu redakcji zaczęli tłumnie napływać zainteresowani czytelnicy. Zaczęto nas zasypywać pytaniami: czy kurs przygotuje do mających się zacząć egzaminów do Państwowej Szkoły Morskiej, czy kurs przygotuje na kapitana żeglugi wielkiej, czy trzeba mieć „małą maturę" aby dostać się na kurs itp.*

*Pewnego dnia było tak tłoczno, że komitet redakcyjny „Młodego Żeglarza" nie mógł dostać się do redakcji.*

*Żeby położyć kres fantastycznym pogłoskom i wyjaśnić, co to jest kurs przygotowawczy, ogłaszamy jego krótki regulamin.*



### REGULAMIN

1. **Kurs przygotowawczy jest przeznaczony przede wszystkim dla młodzieży, która zamierza poświęcić się pracy na morzu i pragnie dostać się do szkolnictwa morskiego. Mogą na kurs zgłaszać się także wszyscy czytelnicy bez względu na płeć, wiek i wykształcenie, o ile zechcą w ten sposób pogłębić swoje wiadomości o morzu.**
2. **Celem kursu przygotowawczego jest przyswojenie uczestnikom najważniejszych wiadomości o morzu przez wskazanie im najdostępniejszych źródeł i uporządkowanie materiału przerobionego.**
3. **Przyjęty na kurs zostaje a u t o m a t y c z n i e (a więc bez oddzielnego zawiadamiania o przyjęciu) każdy, kto nadeśle do redakcji „Młodego Żeglarza" w terminie do 20 października zgłoszenie na załączonym formularzu, wyciętym z niniejszego numeru oraz opracuje odpowiedzi na pytania.**
4. **Kursanci obowiązani są opracowywać tematy podawane co miesiąc w „Młodym Żeglarzu" i nadsyłać odpowiedzi na pytania, stosując się ściśle do podawanych wskazówek i dotrzymując wyznaczonych terminów. Nieprzestrzeganie tego powoduje skreślenie z kursu.**
5. **Kursanci muszą się przygotować na następujące koszty: wydatek 35 zł co miesiąc na numer „Młodego Żeglarza", z którego wycina się formularz, wydatek 10 zł co miesiąc na kartę pocztową. Pożądane jest, aby kupili choć kilka broszur zaleconych do czytania; mogą to robić na spółkę lub korzystać tylko z egzemplarzy wypożyczonych.**
6. **Nieprzerwany udział w kursie i dobre odpowiedzi dają pierwszeństwo w przyjmowaniu do szkolnictwa morskiego, oczywiście o ile zostaną dopełnione wszystkie warunki przyjęcia (skierowanie przez komisję SP, dobre zdrowie, zdanie egzaminu itp.).**
7. **Pod koniec kursu przygotowawczego, uczestnikom kandydującym do szkolnictwa morskiego, rozesłane zostaną formularze podań do PCWM różniące się kolorem od formularzy dostępnych dla nieuczestników, a to celem odróżnienia i zapewnienia pierwszeństwa.**
8. **Udział w kursie uczestników nie kandydujących do szkolnictwa morskiego — daje pierwszeństwo w skierowaniu na kursy wyszkolenia marynarskiego SP, o ile wszelkie warunki przyjęcia zostaną dopełnione.**
9. **Każdy uczestnik kursu ma prawo co miesiąc zadać 1 zwięzłe pytanie w sprawach związanych ze szkolnictwem morskim, lub materiałem objętym tematami przerabianymi na kursie. Odpowiedzi udzielane będą zbiorowo.**
10. **Nie wolno kursu uważać za nic innego, jak tylko za próbę nawiązania ściślejszego, przyjacielskiego stosunku i współpracy między czytelnikami — tzw. „zapaleńcami morskimi" a redakcją „Młodego Żeglarza". Dla wielu będzie kurs pomocą w dostaniu się do szkolnictwa morskiego. Ale żadne zaświadczenia o odbyciu kursu, legitymacje dla uczestników itp. nie są przewidziane.**

### KOMENTARZ DO REGULAMINU

Po przeczytaniu regulaminu łatwo się można zorientować, że udział w kursie przygotowawczym kandydatów do szkolnictwa morskiego jest pożądany ze względu na ich własne dobro. Jasne jest, że PCWM przyzna pierwszeństwo młodzieży, która złożyła dowód swoich zainteresowań morskich i wytrwale dokształcała się w wiedzy o morzu, przygotowując się tym samym do egzaminu wstępnego, na którym oprócz pytań z przedmiotów szkolnych — padają też pytania na tematy morskie.

Rzucającym się w oczy wyrazem tego pierwszeństwa będą specjalne formularze podań dla uczestników kursu przygotowawczego, które zostaną wydane pod koniec kursu. Mając w ręku takie podanie — komisja dokonująca doboru uczniów od razu będzie wiedziała: „Ten kandydat przygotowywał się już od września 1949 r. widać, że naprawdę szczerze interesuje się morzem",

Żeby bez przeszkód brać udział w kursie — należy zaprenumerować „Młodego Żeglarza".

Jeżeli zaś ktoś z Was jest w tak ciężkich warunkach, że nie może mieć na własność co miesiąc nowego numeru „Młodego Żeglarza" i będzie go czytał w świetlicy, nie wycinając formularza — niech ponumerowane odpowiedzi prześle na karcie pocztowej, podając po stronie adresowej wszystkie dane zgłoszenia, rozmieszczone tak jak na właściwym formularzu.

## TEMAT I — WYBRZEŻE

Kurs przygotowawczy rozpoczynamy wycieczką na Wybrzeże. Ponieważ chcemy zwiedzić szybko całe Wybrzeże — nie skorzystamy z pociągu, jako zbyt powolnego i przyziemnego środka lokomocji, ani też z samolotu, który jest dla nas za drogi. Po prostu wybierzemy najszybszy sposób zwiedzania: mapę. Znajdziecie ją w atlasie szkolnym, albo wiszącą na ścianie klasy. Powie nam ona o całości Wybrzeża, oglądanego z lotu balonu wzniesionego bardzo wysoko. To dla nas jest trochę niedogodne, bo pragnęlibyśmy przyjrzeć się w zbliżeniu skupiskom ludzkim na Wybrzeżu. Jest i na to sposób. Trzeba zajrzeć do poprzednich tegorocznych numerów „Młodego Żeglarza", gdzie znajdziemy opis Gdańska (nr 1/2), Gdyni (nr 3), małych portów (nr 4) i Szczecina (nr 5) lub do „Morza i Marynarza Polskiego", gdzie Szczecinowi poświęcony jest dłuższy artykuł w numerach 2, 3 i 4/49, a zespołowi trójmiasta Gdańsk — Sopot — Gdynia obszerna praca w 3 ostatnich numerach 6/7, 8 i 9. Kto może — niech przeczyta broszurę inż. Szymborskiego „Wybrzeże polskie", wydaną w r. 1949 przez wydział turystyki Ministerstwa Komunikacji (cena 100 zł). Nie zaszkodzi też zajrzeć do podręcznika geografii Polski lub nauki o Polsce współczesnej.

A teraz — zanim jeszcze zaczniemy interesować się szczegółami — spróbujmy z wielkiej wysokości spojrzeć na morze, po którym płyną statki z towarami i kutry rybackie, zagarniające w sieci ławice ryb. Przesuńmy wzrokiem wzdłuż Wybrzeża, zatrzymując się dłużej na portach, gdzie gromadzą się towary czekające na przewóz, gdzie przetwórnie rybne przerabiają dostarczane przez rybaków połowy, gdzie w stoczniach powstają nowe statki. Spójrzmy też na złocisty pas plaży, ciągnącej się wzdłuż brzegów. Iluż to wczasowiczów — strudzonych ludzi pracy odpoczywa w słońcu nabierając sił do przyszłego wysiłku.

Wróćmy do mapy. Powie nam ona, ile razy zwiększył się brzeg morski Polski Ludowej. Zmierzmy dawne Wybrzeże od Orłowa po rzekę Piaśnicę wraz z brzegiem Helu od strony zatoki i morza oraz porównajmy go z nowym Wybrzeżem, zwiększonym w kierunku wschodnim i zachodnim, licząc tylko brzegi otwartego morza, bez brzegów zalewów.

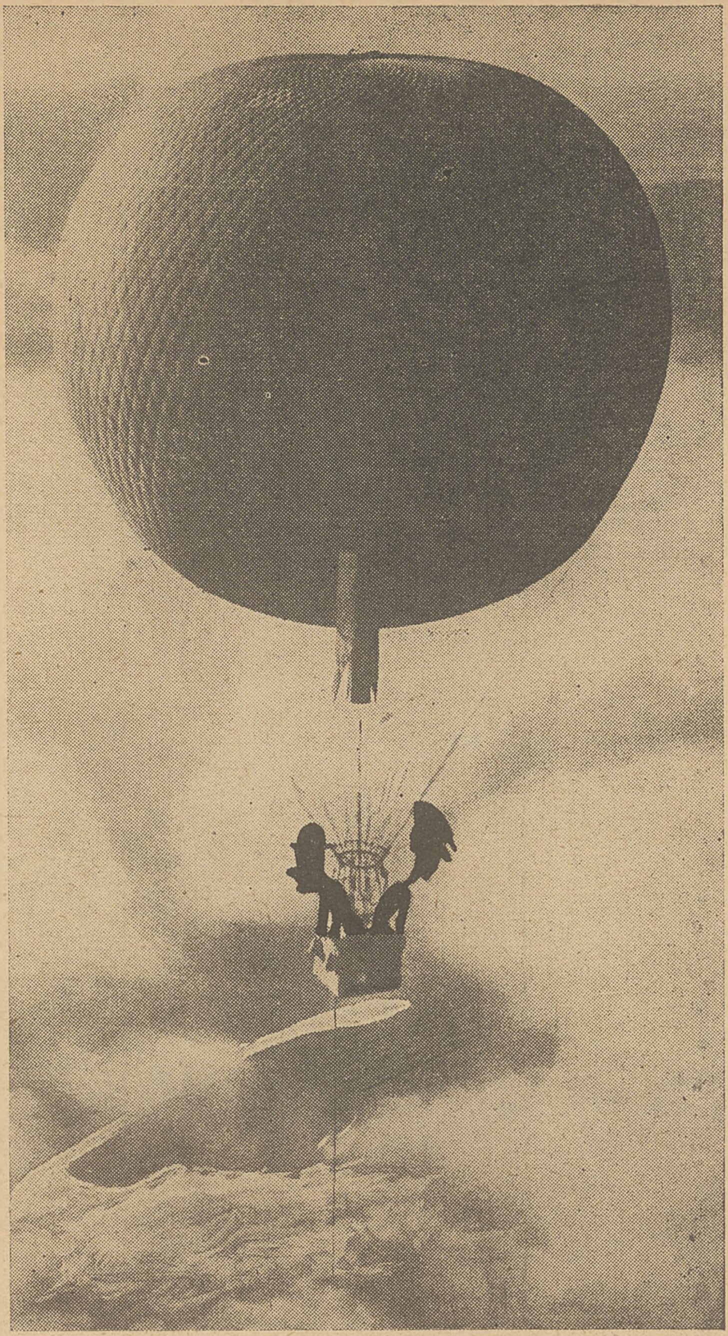
Przyjrzyjmy się, ile polskich rzek wpada do Bałtyku. Wybrzeże musi być połączone silnie z resztą kraju, musi stano-

wić z nim jedną całość. Jednym z głównych łączników są szlaki komunikacyjne wodne i lądowe. Policzmy, w ilu punktach na Wybrzeżu kończą się linie kolejowe oraz na jakich odcinkach przebiegają one tuż przy morzu.

A teraz przebiegnijmy przez skupiska ludzkie na Wybrzeżu. Podzielić je można na kilka kategorii: porty I klasy — wielkie miasta liczące 100 do 200 tysięcy mieszkańców, ośrodki wielkiego ruchu statków, przeładowujących miliony ton towarów, z rozwiniętym przemysłem, stoczniami, ośrodkami życia kulturalnego; porty II kl. — mniejsze miasteczka kilkunasto lub kilkutysięczne, gdzie odbywa się przeładunek niewielkich ilości towarów, skupia się lokalny przemysł, związany zwłaszcza z rybołówstwem; porty III klasy — niewielkie, przeznaczone wyłącznie dla rybaków; miejscowości bez portów, wyposażone czasami tylko w przystań spacerową, będące uzdrowiskami i wreszcie — liczne wioski rybackie, liczące od kilkudziesięciu do paruset mieszkańców.

Spróbujmy ułożyć listę miejscowości wszystkich kategorii i ocenić w przybliżeniu ich ogólne zaludnienie. Skoro już to zrobimy — pomyślmy, czym się ich mieszkańcy zajmują. Zarysuje się przed nami wielki warsztat pracy morskiej, którego cząstką wielu z nas chce się stać.

To był pierwszy etap. A teraz możemy odpowiedzieć na 5 pytań umieszczonych po odwrotnej stronie poniższego blankietu:



**CO NALEŻY WIEDZIEĆ**

**I.** Do zawodów morskich przygotowują następujące szkoły, wchodzące w skład PCWM:
1) Państwowa Szkoła Jungów (PSJ) w Gdyni — a) z rocznym kursem nauczania dla 16—18-letnich po 7 kl. (kształci załogi) lub po 9 kl. (przygotowuje do PSM) oraz — b) z 3-letnim kursem dla najzdolniejszych 15—17-letnich po 7 kl. (również przygotowuje do PSM).
2) Państwowa Szkoła Rybaków Morskich (PSRM) w Gdyni dla 16—18-letnich po 7 kl. kształci załogi dalekomorskich statków rybackich na kursie rocznym, a oficerów na statki rybackie na kursie trzyletnim.
3) i 4) Państwowa Szkoła Morska (PSM) w Gdyni (wydz. mechaniczny) i w Szczecinie (wydz. nawigacyjny) kształci oficerów mar. handlowej, przyjęcia tylko po ukończeniu PSJ (1).
5) Państwowe Liceum Budownictwa Okrętowego (PLBO) we Wrzeszczu dla 16—20-letnich po 9 kl. kształci techników.

Po ukończeniu 11 kl. można dostać się na Wydz. Budowy Okrętów Politechniki Gdańskiej lub do Wyższej Szkoły Handlu Morskiego w Sopocie. O terminach i warunkach przyjęć w roku 1950 do szkół PCWM i szkół wyższych zawiadomi „Młody Żeglarz" na wiosnę 1950 r.

**II.** Do ochotniczej służby w Marynarce Wojennej przyjmowani są 18—20-letni po 7 kl. Do Oficerskiej Szkoły Mar. Woj. — 18—21-letni po 9 kl. O terminach i warunkach przyjęć w roku 1950 zawiadomi „Młody Żeglarz".

**III.** Warunkiem przyjęcia do szkół PCWM 1) — 4) jest prawidłowa budowa ciała, dobry stan zdrowia, wzrost co najmniej 158 cm, waga powyżej 50 kg, normalny słuch (szept z odległości 8 m) i wzrok (1,0 na każde oko bez korekcji), zdrowe lub wyleczone uzębienie oraz brak jakichkolwiek upośledzeń organizmu. Podobne wymagania dotyczą służby w Mar. Woj.

**IV.** Kandydaci do I. i II. winni niezwłocznie zgłosić się do Kół Przysposobienia Marynarskiego „Służby Polsce" celem przejścia wstępnego przeszkolenia oraz zapisać się na korespondencyjny kurs przygotowawczy w „Młodym Żeglarzu".

**V.** Przy egzaminach wstępnych do szkół PCWM, duży nacisk kładzie się na matematykę, fizykę, język polski, naukę o Polsce i świecie współczesnym. Dlatego już od początku roku szkolnego musicie na te przedmioty zwrócić baczną uwagę, jeżeli zamierzacie w roku 1950 przystąpić do egzaminów.

**UWAGA! RUBRYKI DO WYPEŁNIENIA — NA ODWROCIE. SPOSÓB POSTĘPOWANIA — PONIŻEJ.**

## JAK WYSŁAĆ ZGŁOSZENIE

Skoro już zdecydowaliśmy się na udział w kursie przygotowawczym — zabieramy się do wysłania niniejszego zgłoszenia. Po namyśle, pogrzebawszy w książkach i wymierzywszy co trzeba na mapie — mamy już gotowe odpowiedzi na wszystkie pięć pytań. W sprawie pytania 5 trzeba pójść aż na dworzec kolejowy i obejrzeć mapę kolejową, bo w atlasie nie ma szczegółów. Z pytaniem 3 też będą kłopoty, bo kto tam wie, gdzie ilu ludzi mieszka. Przyjmijmy jednak pewne przybliżenie i odpowiedź gotowa.

Odpowiedzi piszemy atramentem wyraźnie i zwięźle, unikając niepotrzebnych słów. Oczywiście przedtem opracowujemy brulion na kartce. Teraz kolej na wpisanie nazwy województwa, w obrębie którego mieszkamy. Widocznie w redakcji „Młodego Żeglarza" będą segregować kartki województwami. Potem bardzo wyraźnym pismem kaligrafujemy nazwisko (najpierw) imię (po nazwisku) i adres. Wreszcie wpisujemy do szóstej rubryk ankiety informacje o sobie, które ułatwią redakcji ocenę odpowiedzi. Trzeba się przedstawić kierownictwu kursu.

Skoro załatwiliśmy się z odwrotem — wycinamy dokładnie formularz wg linii i szykujemy klej. **PRZEDTEM TRZEBA PRZECZYTAĆ NINIEJSZE UWAGI DO KOŃCA, BO ZA CHWILĘ ZNIKNĄ, ZAMAZANE KLEJEM.** Formularz załamujemy na linii oddzielającej odpowiedzi od informacji osobistych, czyli na krawędzi czerwonego pola. Potem znowu prostujemy i pokrywamy po całej stronie klejem, koniecznie roślinnym. Bierzemy kartkę pocztową z nadrukowanym czerwonym znaczkiem za 10 zł i kładziemy stroną przeznaczoną na korespondencję z prawej strony formularza dokładnie na czerwonym polu, nie przesuwając w lewo poza linię załamania. Powierzchnia kartki pocztowej jest nieco większa od naklejonej części formularza. Lewą część formularza zaginamy wzdłuż załamania i sklejamy ze stroną adresową kartki w miejscu, gdzie wpisuje się zwykle nadawcę.

Teraz na kartce piszemy adres: **„MŁODY ŻEGLARZ", GDYNIA, AL. ZJEDNOCZENIA 3, KURS PRZYGOTOWAWCZY.** Adres nadawcy znajduje się na formularzu. Kartka gotowa do wysyłki.

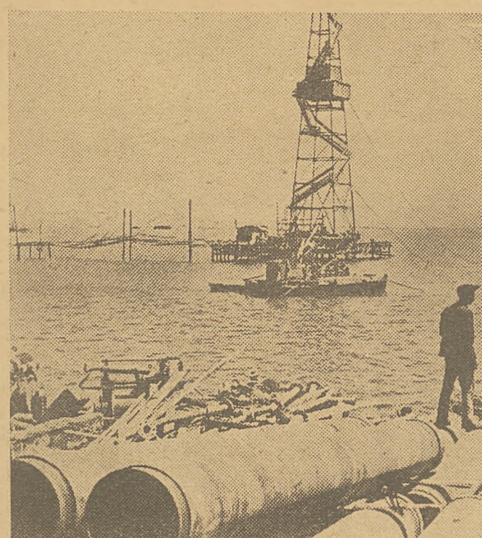
Trzeba uważać, żeby kartka przylegała ściśle do załamania formularza.

A teraz zapewne spytacie po co to wszystko?

Otóż aby ułatwić szybkie sprawdzenie odpowiedzi — trzeba je mieć na ustalonym formularzu. Odpowiedzi Wasze będą gromadzone i przechowywane do końca kursu. Formularz musi być więc jednakowego formatu i sztywny, żeby nadawał się do przechowania w kartotece. Drukowanie takich formularzy na sztywniejszym papierze byłoby za drogie. Znaleźliśmy więc wyjście. Sztywność da kartka pocztowa, a formularz każdy uczestnik kursu sam naklei. Z jednej strony będą odpowiedzi, z drugiej dane personalne, a wszystko dotrze do nas za jedne 10 zł. Pomyślcie, ile byłoby roboty z otwieraniem wszystkich kopert, układaniem najróżniejszych formatów papieru, czytaniem obszernych odpowiedzi. Stosując nasz system — wyzbywamy się tych kłopotów i zmuszamy Was do krótkich, zwięzłych odpowiedzi, bo na długą pisaninę nie będzie miejsca.

Aby nikt nie mógł pomieszać szyków — ogłaszamy — że zgłoszenia i odpowiedzi nadesłane w innej niż opisana powyżej formie (w listach itp.) nie będą brane pod uwagę.

# NAFTA
# NA DNIE MORZA



Gdy płynąc do Baku mija się wczesnym rankiem wschodni cypel Półwyspu Apszerońskiego, zza snujących się nad wodą pasem mgły wyłaniają się nagle wysokie, smukłe wieże, wyrastające z morza. Przypominają one do złudzenia normalne wieże szybów naftowych, spotykanych na polach naftowych całego świata. Mimo woli nasuwa się obserwatorowi pytanie: Czyżby nafta? Tyle mil od brzegu?

Odpowiedź krótka: Tak! To nafta z morskiego dna. A oto jej dzieje:

### NA SZTUCZNYM LĄDZIE

Nieprzebrane, bogate złoża naftowe okręgu bakińskiego od 80 lat dają nieprzerwanie tysiące ton ropy naftowej dziennie. Bez przerwy płynie z jego szybów wartki potok „płynnego złota", potwierdzając stale tezę o ogromie tego podziemnego bogactwa.

Ponieważ jednak nie tylko nauka ale i technika idzie milowymi krokami naprzód, a równocześnie zwiększa się stale zapotrzebowanie na produkty, pochodzące z przeróbki ropy naftowej — radzieccy nafciarze pomyśleli o szukaniu nowych, nieznanych jeszcze złóż. Na mapie geologicznej tej części Kaukazu poczęły więc pojawiać się coraz to nowe pola roponośne. Na pustych, niezamieszkałych dotychczas obszarach wyrastał coraz gęściejszy las wież wiertniczych.

— Co to ma jednak wspólnego z morzem? — zapytacie.

— Bardzo wiele. Bo oto las szybów, już kilka dziesiątek lat temu dotarł w swej wędrówce nad brzeg morza, i tu, zatrzymał się niezdecydowanie. Nieraz zapewne ówcześni nafciarze i geologowie stawali na brzegu i zastanawiali się czy roponośne złoża rzeczywiście się tu kończą. Zaczęli się domyślać, iż niektóre z nich idą dalej, pod wodę, przeprowadzali nawet pierwsze, sporadyczne badania...

Lecz tu księga nauki pokazała jeszcze jedną białą, niezapisaną kartę, prosząc o jej zapełnienie. Dopiero radzieccy uczeni wyzwanie przyjęli i walkę o tę podwodną naftę wygrali.

Stwierdzili oni, że w Zatoce Iljicza olbrzymie pole naftowe kończy się daleko w morzu. Postanowiono więc ujarzmić tę podwodną naftę przy pomocy sztucznych wysepek z normalnymi wieżami wietrniczymi, właśnie takimi, jakie mija się w drodze do Baku.

Podczas gdy radzieccy geologowie szukali podwodnych złóż naftowych i oznaczali ich położenie, nafciarze, technicy i inżynierowie badali równocześnie sposoby eksploatowania tych złóż przy pomocy sztucznych wysepek z szybami. Na obu odcinkach zwyciężył człowiek radziecki.

Lecz ludziom nauki było tego mało. Dla nich było to zapełnienie tylko części stronicy. Ich nie zadawalały szyby, eksploatujące podwodne przedłużenia pól lądowych tak, jak nie zadawalały ich pojedyncze wysepki na żelbetonowych słupach, czy małych lecz mocnych pontonach. Oni chcieliby w końcu zapisać historię podwodnej nafty na reszcie miejsca w księdze nauki. Chcieliby stawiać na morzu szyby, tam gdzie z lądu nie schodziło żadne pole naftowe!

Gdy te, zdawałoby się fantastyczne projekty przedłożono władzy radzieckiej — troskliwemu opiekunowi nauki i techniki — zostały one, po szczegółowej analizie zatwierdzone, wyasygnowano na ten cel odpowiednie kwoty, urządzono laboratoria i pracownie naukowcom i inżynierom, nauka i technika ruszyły wspólnie na podbój podwodnej nafty.

Pierwsze badania, przeprowadzone w tym celu wykazywały, że nawet na głębokości kilkudziesięciu metrów spotkać można przebogate złoża ropy. Już w roku 1934 radzieccy geologowie opracowali wspólnie z nafciarzami metody eksploatacji tych złóż, lecz wyniki były zrazu nikłe.

Dopiero osiągnięcia lat późniejszych, zastosowanie najnowocześniejszych aparatów do badania dna morskiego, pozwoliły osiągnąć pierwsze poważniejsze sukcesy.

### GEOLOGIA W SKAFANDRACH

Niestety, wojna przerwała działalność radzieckich uczonych i dopiero w roku 1945 po jej zakończeniu, Radziecka Akademia Nauk wznowiła prace badawcze. Wtedy to wyruszyła na Morze Kaspijskie pierwsza ekspedycja „geologów w skafandrach", celem dokładnego zbadania morza u wybrzeży Azerbejdżanu, i opracowania sposobu wydobywania tam nafty.

Na specjalnym statku badawczym, doskonale zaopatrzonym w najnowocześniejsze aparaty i urządzenia, ekspedycja spędzała długie tygodnie i miesiące na morzu, badając dno nieznane i tajemnicze. Tylko zimowe sztormy spędzały ich na ląd, do niewielkiego domku, opodal latarni morskiej na cyplu Półwyspu Apszerońskiego. Tak minęły lata 1946 i 1947.

Nie brano już próbek dna przy pomocy aparatu Eckmana. Teraz uczeni, ubrani w kostiumy nurków, przemierzali dno w miejscach, gdzie pobrane próbki wskazywały najmniejszy choćby ślad roponośnego podłoża. Elektryczne lampy rozpraszały mrok podwodny, a drobne pęcherzyki powietrza wskazywały drogę wędrujących „geologów w skafandrach". Równocześnie zaś na pokładzie statku, koledzy geologanurka notowali pilnie na mapie podawane telefonicznie wyniki obserwacji.

Tak mijały tygodnie i miesiące. Ustalono, że najlepiej rozpocząć badania od lądu, od brzegu, aby je później prowadzić coraz głębiej. Toteż coraz częściej „geologiczny"

### STATEK STAWAŁ NAD MIELIZNĄ

Marynarze zawsze omijali płycizny, zarówno te, pełne drobniutkiego, białego piasku, jak i te, wiele groźniejsze — skaliste. Normalnie mogła ich tam zapędzić tylko burza morska, a wtedy nie wróżyli sobie nic dobrego. Toteż, gdy pewnego razu statek geologów stanął w miejscu, w którym na mapie oznaczono mieliznę, załoga usiłowała protestować. Włączono sondę akustyczną. Po odczytaniu głębokości — geologowie długo musieli tłumaczyć przesądnym marynarzom, że trzeba jeszcze ćwierć mili dalej. Dali się oni w końcu przekonać, bo czegóż się nie robi dla nauki i stateczek wolno ruszył aby stanąć dopiero w miejscu, gdzie miał niespełna pół metra wody między kilem a dnem. Poszła na dno kotwica, a na pokładzie ukazali się znowu nurkowie, tym razem w innych kostiumach.

### LUDZIE ŻABY PRZY PRACY

Przypominali w nich wielkie zielone żaby. Szybko schodzili do wody i badali, badali, badali... Uciekały przed nimi ryby i wszelkie inne stwory wodne, lecz oni, zaabsorbowani dnem i jego budową, nie zwracali na nie uwagi.

Tym razem dno przypominało w miniaturze tereny roponośnych pól na lądzie. Były tu góry i doliny, wąwozy i lasy wodorostów. Ludzie żaby pełzali wolno po dnie i badali, badali, badali...

Gdy wracali na pokład, puste pola na mapie zapełniały tajemnicze znaki i cyfry. Tajemnicze tylko dla zwykłego śmiertelnika, lecz nie dla nafciarzy. Ci szli ciągle naprzód. Poczęli stawiać na wodzie wieże na fundamentach żelbetonowych lub na pontonach, zakładali świdry, wiercili. Szli coraz dalej w morze, prowadzeni przez niewielki badawczy stateczek.

Filigranowe rusztowania wież wiertniczych zaczęły wyrastać właśnie tam, gdzie w pobliżu — na brzegu — brak było pól roponośnych. Powstawały szeregami sto, dwieście, trzysta metrów od brzegu, odchodziły dalej, pół mili, milę i więcej. Bo radzieccy geologowie znaleźli wreszcie sposób na uśpione pod wodą „płynne złoto", obudzili je i oddali w ręce innych ludzi — radzieckich nafciarzy. Ci, nie bacząc na brak lądu pod nogami, nie bacząc na burze i sztormy, rozpoczęli, dobywać je na powierzchnię.

Tym razem nie tylko radziecka Nauka zapełniła resztę stronicy w swej księdze. Obok stanęły też znaki Techniki kraju zwycięskiego socjalizmu. A na powierzchnię morza płynie z dna nieprzerwanym strumieniem „płynne złoto" — nafta...

**ST. WOLIŃSKI**

---

1. Na czym polega znaczenie morza?

2. Ile razy zwiększyła się długość naszego brzegu morskiego w porównaniu z r. 1939?

3. Na ilu Polaków wypada 1 mieszkaniec Wybrzeża?

4. Wylicz najważniejsze związane z morzem zajęcia ludności Wybrzeża.

5. W jakich miejscowościach nadmorskich kończą się linie kolejowe? Między jakimi miejscowościami linia kolejowa biegnie przy morzu?

6. Zwięzłe pytanie kursanta na temat związany z kursem przygotowawczym lub szkolnictwem morskim.

(Tu zgiąć)

................ Nr ........

województwo

........................................

nazwisko i imię

........................................

adres

**ZGŁOSZENIE NA KURS PRZYGOTOWAWCZY**

1. ........................................
czy zamierza kandydować do szkolnictwa morskiego, do jakiej szkoły?

2. ........................................
czy odpowiada wymaganiom co do zdrowia, wagi, wzrostu?

3. ........................................
czy należy do Koła Przysposobienia Marynarskiego „Służby Polsce" i jakiego?

4. ........................................
data urodzenia:

5. ........................................
do jakiej szkoły i której klasy uczęszcza lub w jakim zawodzie pracuje?

6. ........................................
zawód ojca (matki), jeśli rolnik — ile ha ziemi?

# CO CZYTAĆ?

*Rozstaliśmy się z morzem aż do następnych wakacji. Ciężko było odjeżdżać z Wybrzeża. Ale — wrócimy za rok, i dlatego nie wolno nam przerywać z nim łączności. Zainteresowanie, które budzą w nas sprawy morskie, trzeba stale podsycać jednocześnie zaspakajać. Do tego pomoże nam lektura morska, a zwłaszcza czytywanie czasopism, co pozwoli trzymać rękę na pulsie życia morskiego.*

*Dla wielu wystarczy „MŁODY ŻEGLARZ", przynoszący co miesiąc sporą garść wiadomości znad morza. Są jednak wśród nas morscy zapaleńcy, którzy chcieliby o wiele więcej wiedzieć, niż to może podać pismo dla młodzieży.*

*Nie powinni oni spocząć, dopóki świetlica, do której uczęszczają, nie zaopatrzy się w odpowiednie czasopisma morskie. Jak tego dokazać? Wystarczy zebrać grono zainteresowanych i wspólnie wystąpić z właściwym wnioskiem. Jeżeli się nie uda — trzeba zebrać się w kilku i założyć zespół czytelniczy, prenumerując za składkowe złotówki wybrane przez zespół czasopisma. A jest w czym wybierać...*

## MORZE MARYNARZ POLSKI

**Wielu zna dobrze ten miesięcznik. Nie jest to czasopismo specjalne, jednokierunkowe, ale wszechstronny, dostępny dla każdego, barwny i urozmaicony przegląd spraw morskich o tak szerokiej skali tematów jak nasz „Młody Żeglarz". Różnica między obu pismami jest jednak zupełnie wyraźna. „Młody Żeglarz" opracowuje treść specjalnie łatwo i przystępnie, stosownie do potrzeb młodych czytelników. „Morze i Marynarz Polski" nie jest do tego obowiązane jako popularne pismo dla dorosłych. Dlatego też doskonale sie uzupełniają. Starzy (ale niekoniecznie wiekiem) czytelnicy „Młodego Żeglarza", którzy zdobyli zasadniczą orientację w sprawach morskich — znajdą tu okazję do poszerzenia i pogłębienia swoich wiadomości. A ponieważ przywykli do ładnej szaty graficznej „Młodego Żeglarza" — tym łatwiej ocenią piękne i staranne opracowanie naszego „starszego kolegi" i zasmakują w jego lekturze.**

„MORZE I MARYNARZ POLSKI" ukazuje się od stycznia 1948 roku, po połaczeniu „MORZA" z „MARYNARZEM POLSKIM". Dotychczas ukazało się 18 zeszytów. Adres administracji: Warszawa Al. Jerozolimskie 55. konto PKO I-8000. prenumerata półroczna 160. — zł, cena pojedynczego numeru 30. — zł.

## PRZEGLĄD MORSKI

**Kwartalnik ten jest organem Marynarki Wojennej, stąd też wynika jego zasadnicze nastawienie na tę właśnie dziedzinę. Ponieważ Marynarka Wojenna Polski Ludowej nie zasklepia się w ciasnej specjalności, ale żyje sprawami obchodzącymi nas wszystkich — przeto znajdziemy w „Przeglądzie Morskim" odbicie całej naszej rzeczywistości.**

**Kto chciałby zostać w przyszłości oficerem Mar. Woj., a więc zapewne już teraz interesuje się okrętami, uzbrojeniem morskim, sprzętem technicznym, właściwym naświetleniem historii wojen morskich, a zwłaszcza ostatniej, oraz kroniką bieżącą marynarek wojennych — ten znajdzie w „Przeglądzie Morskim" jasne, przystępne, autorytatywne naświetlenie tych zagadnień.**

**Trzeba jednak zdać sobie sprawę, że do lektury tego kwartalnika można przystępować dopiero wtedy, gdy się ma wyraźne zainteresowanie oraz elementarne wiadomości wstępne. W innym wypadku to wartościowe i doskonale redagowane pismo wyda się mało interesujące i trudne.**

„PRZEGLĄD MORSKI" ukazuje się jako kwartalnik od stycznia 1947 roku. Dotychczas wydano 10 zeszytów o objętości przeszło 100 stron każdy. Adres administracji: Gdynia ul. Waszyngtona 44, konto PKO XI-181, prenumerata półroczna 500. — zł, cena 1 zeszytu—250 zł.

## Jantar

**Zastrzeżenia, dotyczące czytania „Przeglądu Morskiego", rozciągają się na kwartalnik naukowy Instytutu Bałtyckiego „Jantar". Do czytania tego pisma zabierajcie się dopiero po skończeniu co najmniej 9 klas — i pod warunkiem, że zainteresowania Wasze ida w kierunku humanistycznym, t. zn. że macie zamiłowanie do historii, polonistyki, geografii, nauki o Polsce współczesnej i zagadnień ekonomiczno-społecznych.**

**„Jantar" ogłasza systematyczne opracowania z dziedziny historii, geografii, ekonomii na tematy związane z Bałtykiem i naszej łączności z tym morzem.**

**W kwartalnych przeglądach kronikarskich omawia najważniejsze wydarzenia z zakresu kultury i gospodarki morskiej. Przynosi też recenzje książek naukowych oraz przeglądy bibliograficzne. Dla odpowiednio przygotowanych instruktorów może być wielką pomocą w pracy Kół Przysposobienia Marynarskiego „SP".**

„JANTAR" ukazuje się od lipca 1946 roku. Dotychczas wydano 11 zeszytów w tym kilka podwójnych. Adres administracji: Gdańsk, ul. Elżbietańska 3. Prenumerata roczna 410. — zł, cena numeru pojedynczego 110. — zł, podwójnego — 210. — zł.

CYKL: Polacy na morskich szlakach

## ERAZM KRETKOWSKI

Wśród pierwszych żeglarzy, jacy tłumnie rzucili się na niedawno odkryty przez Vasco da Gama szlak wodny dookoła Afryki do Indii, nie zabrakło i Polaków. Byli to przeważnie poszukiwacze przygód, żądni ujrzenia ciekawych egzotycznych krain wschodnich lub też misjonarze, których powołanie pędziło do nawracania nieznanych „pogan". Niemałą zachętą dla różnego rodzaju awanturników było i to, że krainy wschodnie, a w szczególności Indie słynęły z legendarnych bogactw, gdzie łatwo było obłowić się złotem, perłami czy drogimi kamieniami.

Jednym z pierwszych, a może nawet pierwszym Polakiem, jaki drogą morską wypuścił się do dalekich Indii był Erazm Kretkowski. Był to jeden z najbardziej oświeconych ludzi w Polsce w początku XVI wieku, ale równocześnie duch niespokojny, żądny sławy i przygód — typowy przedstawiciel swojej epoki. Zanim wyruszył na daleki szlak wodny do Indii, wiele podróżował po Europie, zahaczając prawdopodobnie o wyspy i krainy wschodnio-śródziemnomorskie. Wiadomo na przykład, że przebywał w Egipcie. Na ogół o życiu Erazma Kretkowskiego posiadamy skąpe wiadomości. Nie wiadomo nawet, gdzie i w którym roku urodził się.

Poznawszy Europę i zakosztowawszy podróży po Morzu Śródziemnym, Kretkowski postanowił wypuścić się na dalsze wody. Nie było to rzeczą łatwą w ówczesnych czasach. Na dalekie szlaki morskie można było wyruszyć tylko na statkach hiszpańskich lub portugalskich. Udaje się więc nasz uczony humanista na Półwysep Iberyjski. Probuje dostać się na statek odchodzący do nowoodkrytych Indii Zachodnich (Ameryki), ale Hiszpanie zazdrośnie strzegą przed obcymi drogi do nowej złotodajnej krainy. Udaje się do Portugalii z zamiarem pożeglowania do Indii Wschodnich — krainy niemniej słynnej z nieprzeliczonych bogactw.



Po tygodniu oczekiwania, Kretkowski znalazł się wśród członków załogi galeonu portugalskiego. Niebawem wyruszono na morze. Podróż dookoła Afryki była długa i jednostajna. Po drodze nie było portów czy przystani. Trzymano się z dala od brzegów. Każdej chwili można było oczekiwać pogoni korsarzy. Ich statki stale kręciły się u wybrzeży afrykańskich.

Początkowo trudno było Kretkowskiemu przyzwyczaić się do brutalnego marynarskiego otoczenia. Dzięki jednak posiadanemu wykształceniu i znajomości geografii, już po dwóch tygodniach nasz rodak zdobył szacunek wśród załogi. Kapitan wyciągał go często na dysputy, a nawet zlecał prowadzenie diariusza*) okrętowego. Kretkowski poznał sztukę nawigacji i w ostatnich tygodniach podróży był wielce pomocny kapitanowi.

Po siedmiu miesiącach żeglugi, galeon portugalski znalazł się na wodach Indii. Skierował się do Kalkuty, a później do innych portów. Nowy nieznany kraj pagod i słoni wywarł na uczonym humaniście mocne wrażenie. Prawdopodobnie utrwalił swoje przejścia na piśmie, jakkolwiek te opisy nie dochowały się. Nie wiadomo też, jak długo przebywał w Indiach i czy powrócił również drogą morską dookoła Afryki czy też krótszą lądową-morską przez Arabię, Egipt i Morze Śródziemne. Umarł w 1558 roku w Padwie. Jego podróż odbiła się głośnym echem w całej Europie. Nasz wielki poeta złotego wieku polskiej literatury, Jan Kochanowski, wierszem sławił czyny Kretkowskiego. Wprawdzie nie był Kretkowski żeglarzem w pełnym znaczeniu tego słowa, ale ponieważ posiadał wielką znajomość warunków ówczesnej nawigacji i był członkiem załogi w długiej, dalekiej podróży morskiej, można go za żeglarza uważać. Był pozatym prawdopodobnie pierwszym Polakiem, który przepłynął z Europy do Indii na szlaku morskim Vasco da Gama.

*) Dziennika.

BOLESŁAW KUŹMIŃSKI

## GOSPODARKA MORSKA

**Trzeci z serii poważnych kwartalników zainteresuje tylko tego, kto zamierza kształcić się w kierunku ekonomicznym a więc nęcą go studia w Wyższej Szkole Handlu Morskiego w Sopocie lub Akademii Handlowej w Szczecinie.**

**Jednak nawet dla takiego czytelnika mogą być za trudne artykuły ekonomiczne i materiały z dziedziny gospodarki morskiej, o ile nie zetknął się w praktyce z życiem gospodarczym Wybrzeża.**

**Natomiast bez wątpienia wiele skorzysta się czytając stałe działy w każdym numerze „Gospodarki Morskiej": sprawy morskie w świecie, problemy morskie w prasie krajowej, kroniki, recenzje i przeglądy statystyczne.**

„GOSPODARKA MORSKA" ukazuje się od kwietnia 1948 roku. Dotychczas ukazało się 5 zeszytów. Adres administracji: Gdańsk, ul. Elżbietańska 3. Prenumerata roczna wynosi 600. — zł, cena 1 zeszytu — 180 — zł.

## TECHNIKA MORZA I WYBRZEŻA

**Przyszli technicy i inżynierowie mogą zapoznać się z budową statków i budownictwem portowym z „Techniki Morza i Wybrzeża". Ale nie tylko oni powinni stać się czytelnikami tego ciekawego pisma. Redakcja jego wprowadziła zwyczaj poświęcania numeru jednemu tematowi, ujmując go z wielu punktów widzenia, nie tylko pod względem technicznym. Dotychczasowe zeszyty specjalne, poświęcone portom polskim, stoczniom, odbudowie miast Wybrzeża i ostatnio Szczecinowi, są źródłem niezwykle interesujących wiadomości.**

„TECHNIKA MORZA I WYBRZEŻA" ukazuje się od listopada 1946 roku. Dotychczas wydano 16 zeszytów, w tym wiele podwójnych. Adres administracji: Gdańsk -Wrzeszcz, Al. Wojska Polskiego 17, konto PKO XI-54 171. Cena zeszytu pojedynczego 150. — zł, podwójnego 250. — zł



# JULIO

No i co, ojcze? — zapytał Julio wchodząc.

Ale Angelico nie odpowiedział synowi, tylko ciężko usiadł na jedynym w izbie rozklekotanym krześle. Zwieszona głowa i opadłe w dół ramiona świadczyły o zupełnym załamaniu się tego człowieka.

— Nie przyjęli cię? — ponowił zapytanie Julio.

Angelico nie podnosząc głowy odpowiedział cicho:

— Nie!

— Dlaczego? Czyżbyś już był za stary? Przecież jeszcze niedawno pracowałeś i chwalili cię wszyscy, że jesteś taki mocny.

Angelico przysunął się do syna i szepnął:

— No, chyba wiesz. Mocny to ja jestem bardzo, ale zanadto gardłowałem przeciwko kapitalistom i wyzyskowi robotników, żeby się to mogło podobać tym różnym pieskom faszyzmu. I to się mści.

— Więc co będzie?

— Nie wiem. Ale tak sobie myślę, że są szczęśliwe narody, gdzie nie ma zmory bezrobocia, gdzie jest co włożyć do ust i na grzbiet, gdzie buduje się specjalnie mieszkania dla ludzi pracy, a w dawnych jaśniepańskich pałacach urządza się domy dziecka, domy wypoczynkowe dla robotników i małorolnych...

— Czy to prawda, ojcze, że są takie państwa, gdzie zdolna, a uboga młodzież może skończyć wyższą szkołę?

— Tak. Słyszałem o tym. Ale mówią o tym tylko na ucho. Niebezpiecznie to rozgłaszać. Tam wszyscy mają bezpłatną szkołę i młodzież często dostaje jeszcze stypendia albo pełne utrzymanie. A najzdolniejszych kieruje się na uniwersytety i politechniki.

Julio oparł się rękoma o stół i słuchał z błyszczącymi oczyma opowiadania ojca.

— A dlaczego u nas jest inaczej? Dlaczego jesteśmy obdarci i głodni? Dlaczego ja nie mogę się dalej uczyć, choć chcę tego bardzo i wszyscy mówią, że jestem zdolny i pracowity?

Ale nie zdążył mu odpowiedzieć ojciec, bo przez otwarte drzwi wpadła do izby dziewczyna bosa i w krótkiej sukieneczce. Była chuda, ale mimo to piękna i zgrabna.

— Przyniosłam wam coś dobrego — wykrzyknęła radośnie — trzymając ręce za sobą. Zgadnijcie co?

— Pewnie znalazłaś zdechłego szczura — zażartował Julio.

— A nieprawda — odpowiedziała z oburzeniem i pokazała puszkę konserw.

— Skąd to masz? — zapytał ojciec.

— Dostałam.

— Od kogo? — wykrzyknęli razem.

— O, jacy jesteście ciekawi. Wszystko jedno przecież.

— Nie wszystko jedno. Mów prawdę. Żebrałaś?

Dziewczyna spuściła oczy.

— Nie żebrałam. — powiedziała cichym głosem — poprosiłam tylko.

— Kogo?

— Żołnierza amerykańskiego.

— I dał ci tak darmo?

— Darmo. Obiecał mi nawet dać jeszcze czekoladę, jeżeli go pocałuję wieczorem w parku przy fontannie.

— Nie pójdziesz tam! — twardo powiedział ojciec. — Masz dopiero czternaście lat. Jeżeli chcesz to pójdziemy wszyscy razem i oddamy temu żołnierzowi konserwę i jeszcze mu podziękujemy za troskliwość!

— Nie będziecie mieli sił — rozpłakała się dziewczyna. — Jedliście już coś? Bo ja ledwo trzymam się na nogach z głodu. Ale wy jesteście mężczyźni i umiecie wciąż głodować, a ja nie. Mnie zaraz mdli, jak poczuję zapach jedzenia i boję się, że upadnę. Stale tylko narzekacie na kapitalistów, ale nie umiecie sobie z nimi poradzić. A oni mszczą się na was i wyrzucają was z fabryk. Co więc robić aby w końcu choć raz się najeść?

* * *

Julio nie poszedł już do szkoły, o której marzył, a na którą nie mógł sobie pozwolić. Angelico za zegarek, który był jeszcze kupił w młodości, zdobył dla syna „posadę“ u szypra stateczku rybackiego.

Teraz Julio codziennie pędził do przystani, skąd w towarzystwie innych rybaków wypływał na połów. Kiedy wiał nieprzychylny wiatr, trzeba było pracować strasznie ciężkimi wiosłami wiele godzin, a później jeszcze brać udział w połowach.

Pogoda nie obchodziła właściciela flotylli łodzi rybackich, bo przecież on mieszkał w eleganckiej willi i w czasie słoty jeździł wykwintnym autem. Był tylko obecny przy powrocie łodzi, kiedy to osobiście raczył nadzorować przyjmowanie towaru.

Ci, którzy wykonywali dla niego pracę, dostawali za swój trud drobną część połowu i ilość pieniędzy wystarczającą na powrót tramwajem do domu.

Julio pracował teraz na utrzymanie trojga osób, bo ojciec wciąż był bezrobotnym. Od czasu do czasu udało mu się co prawda wkręcić za z trudem zdobytego papierosa do portu i pracować przy wyładowaniu zagranicznego statku, ale zarobek starczał tylko na kiepskie wino dla niego samego.

Julio niewiele nawet miał teraz czasu na rozmowę z ojcem, gdyż był tak potwornie zmęczony, że nierzadko, nie jedząc posiłku, jaki z przyniesionych przez niego ryb sporządzała siostra — nie rozbierając się, walił się na tapczan i zasypiał.

Kiedyś zetknął się z grupą marynarzy polskich, którzy pływali na statku „Sobieski“. Mieli wolny dzień, więc wybrali się na zwiedzanie miasta. Zaproponowali chłopcu, żeby był ich przewodnikiem i obiecali mu za to zapłacić. A że Julio też miał wyjątkowo kilka godzin do swojej dyspozycji, więc się skwapliwie zgodził na propozycję. Chodziło mu i o zarobek, ale przede wszystkim chciał się dowiedzieć od naocznych świadków, jak to jest tam, „za żelazną kurtyną“.



Marynarze byli dobrze ubrani i odżywieni, a nie mieli w sobie nic zarozumiałości angielskiej, ani aroganckiej i hałaśliwej buty amerykańskiej, więc z tym większą ochotą Julio pokazywał im piękne zakątki miasta, czekając cierpliwie na moment, kiedy zamiast odpowiadać na pytania, będzie mógł je zadawać.

Znalazła się ku temu okazja, bo na zakończenie marynarze zaprosili chłopca do restauracji.

Najpierw — na zapytanie marynarzy — Julio opowiadał im o sobie, o ojcu i siostrze, o szkole, która jest dla niego nieosiągalna, o głodzie i bezrobociu i o twardym, nieludzkim patronie.

A potem zaczął sam pytać.

To, czego się dowiedział, wydawało się zupełnie nie do wiary. Chyba ci marynarze kłamali, bo to przecież jest niepodobieństwem, że cały przemysł znajduje się w ręku państwa, a dyrektor fabryki jest tylko funkcjonariuszem jak każdy inny i że coraz częściej dyrektorem jest po prostu zdolny robotnik. Że w Polsce przeprowadzono zaraz po wojnie reformę rolną i nie ma tam ani jednego obszarnika. Że chorych leczy się bezpłatnie, że szkołę bezpłatną może ukończyć każde uzdolnione dziecko, a dla robotników zatrudnionych w przemyśle otwiera się popołudniowe politechniki, że prawie każde dziecko z miasta wyjeżdża bezpłatnie na kolonię letnią, że cały świat pracy ma prawo korzystać i coraz szerzej korzysta bezpłatnie z dwutygodniowych wywczasów w miejscowości, do jakiej ma ochotę jechać, że zburzona w straszliwy sposób przez faszystowskich okupantów Polska buduje się w takim tempie, iż marynarze, którzy po rocznym pływaniu za granicą przyjeżdżają do kraju na urlop, nie mogą poznać ulic w niektórych miastach — tak się rozbudowały.

Długo w nocy nie mógł zasnąć Julio — mały, wiecznie głodny i obdarty włoski rybak — myśląc o tym dalekim kraju, który, być może, urodził się w fantazji polskich marynarzy po kilku szklankach mocnego wina.

* * *

— Nie płyńcie dziś — mówili starzy marynarze. — Nadchodzi burza.

— Tak, tak — dorzucił dozorca magazynu, były rybak. Najlepszy barometr w całych Włoszech — moje kości — wskazują na zmianę pogody w ciągu niedługiego czasu.

— Trzeba zatelefonować do naszego patrona. Przecież pływamy na jego statku. Niech on zdecyduje — powiedział Julio.

Wkrótce zajechał limuzyną właściciel statków.

Popatrzał na niebo i na zatokę. Niebo było pochmurne, woda jednak w zatoce nie wyglądała na wzburzoną.

— Cóż, boicie się? — zapytał zapalając grube cygaro — Znajdziemy odważniejszych. Ludzi chwała Bogu nic brak.

— Pewnie — pomyślał Julio. — Ludzi głodnych, którzy muszą zarobić na kawałek chleba nie brak. A statki są grubo asekurowane. Jeżeli nawet utoną — patron zarobi i kupi nowe.

— Płyniecie, czy nie? — powtórzył właściciel. — Jeżeli rzeczywiście będzie burza, to wypłacę wam specjalną premię.

Rybacy spojrzeli po sobie. Obietnica premii była kusząca. Nigdy jeszcze nie dostali premii.

— A dużo tego będzie? — ośmielił się zapytać jeden z rybaków.

— Zależy od połowu. Przywieziecie więcej ryb, dostaniecie większą premię. Ale tylko w wypadku burzy.

— No, to płyniemy i módlmy się o burzę — zażartował ktoś z załogi.

* * *

Przyszła bez specjalnej modlitwy. Zjawiła się tak nagle, że zajęci połowem nie spostrzegli nawet, jak dostali się w jej wir.

— Wyciągać sieci — rozkazał szyper łodzi, na której pracował Julio.

Rzucili się do kołowrotu. Zaledwie jednak zakręcili nim kilka razy, wicher wzmógł się do tego stopnia, że trzeba było zaprzestać roboty.

Fale zaczęły rosnąć w oczach i wnet pokazały się na ich grzbietach zielono-białe grzebienie, które z szumem przebiegały wzdłuż łodzi, wlewając do niej nieco wody.

— Do wioseł! — zakomenderował szyper.

Mała załoga chwyciła za ciężkie wiosła. O stawianiu żagli nie mogło być nawet mowy.

Julio widział co prawda, jak dwie łodzie z tej samej flotylli płyną pod żaglami, ale nie bardzo wiedział, czy to jest dobrze czy źle.

— Dwóch do wylewania wody — krzyknął od steru szyper.

Skąpa odzież rybacka wnet była mokra i lepiła się do ciała. Szczególnie było to przykre przy wiosłowaniu. Omdlewały ręce, mimo iż były przywykłe do ciężkiej pracy galerników. To pochylane, to prostowane grzbiety bolały tak, jakby miały pęknąć. Wiosłowanie na wzburzonym morzu nie jest rzeczą łatwą. Czasami całe wiosło grzęzło w wodzie, czasami jej wcale nie dotykało i wtedy trzeba było uważać, żeby nie zlecieć z ławki.

Właściwie nie płynęli nigdzie. Zatracił się jakikolwiek kierunek. Rybacy wiedzieli jedno — trzeba przetrwać burzę, nie wolno dopuścić do tego, by stanąć bokiem do fali, bo natychmiast grzebień przykryje łódź — i to już będzie oznaczało koniec.

Przyszła noc. Ciemna, upiorna noc, która nie wróżyła niczego dobrego.




— Premia murowana — zakpił jeden z marynarzy.

— W postaci większej części złowionych przez nas ryb.

— Które wyrzuciliśmy za burtę — odparł Julio.

— To była zbrodnia wysyłać nas dziś na morze — krzyknął szyper.

— A ja myślę — odparł stary rybak zazwyczaj milczący — że łodzie naszego patrona są już stare i zmurszałe i należy się im żeby zatonęły. Wtedy patron otrzyma premię asekuracyjną i każe zrobić nowe.

— A my? — zapytał Julio.

— My możemy utonąć razem ze statkami. Kogo to obchodzi, że nasze dzieci zdechną z głodu.

* * *

Dopiero około południa zobaczył Julio, trzymający się obu rękami wywróconej łodzi, wynurzającą się zza horyzontu sylwetkę dużego jasno pomalowanego statku.

— Żeby tylko spostrzegli! — modlił się po cichu Julio. — Żeby wytrzymać!

Burza już się uspokoiła. Grzywacze groźne do niedawna i nakrywające co chwilę głowę rybaka zniknęły, pozostawiając tylko na powierzchni morza białe piany.

— Żeby tylko wytrzymać! — szeptały zbielałe z zimna i natężenia usta. — Płynie wprost na mnie, powinien zauważyć!

* * *

— Patrz, to chyba ten chłopak, który nas oprowadzał po mieście — wykrzyknął jeden z marynarzy, kiedy nieprzytomnego Julia wyciągnięto na pokład „Sobieskiego".

— Czy będzie żył, panie doktorze? — zapytał drugi marynarz.

Doktor przytknął słuchawkę do piersi Włocha i słuchał.

— Będzie zdrów — odpowiedział stanowczo.

Wreszcie Julio otworzył oczy. Czuł jeszcze zamęt w głowie i ogromne osłabienie. Był jednak na tyle przytomny, że rozpoznał twarze swoich znajomych marynarzy Polaków. Uśmiechnął się do nich bladymi wargami i ledwo dosłyszalnym głosem szepnął.

— Czy weźmiecie mnie ze sobą?

— Weźmiemy, weźmiemy na pewno. Będziesz wolnym człowiekiem i będziesz mógł uczyć się tak jak tego pragniesz. Kapitan zgodził się zabrać ciebie do Polski. Nie usłyszysz już więcej wyrazów: bezrobocie, nędza, wyzysk.

— A mój ojciec i siostra?

— Przyjdzie czas, że też będą wolni i zapomną o głodzie i ucisku.

Mówili z taką siłą i wiarą, że Julio poczuł, jak jego zmęczone serce żywiej zabiło. Po raz pierwszy w życiu odetchnął głęboko i swobodnie — jak wolny człowiek wobec wolnych i równych sobie ludzi, którzy mówili do niego jak do brata.

M. I. CHALSKI

(Ilustrowała — B. Słuszkiewicz)

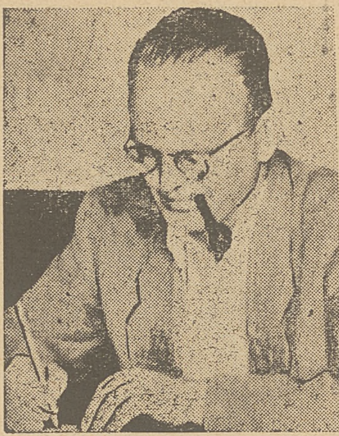
# ZASZCZYTNIE ODZNACZENI



LEOPOLD GÓRSKI



WOJCIECH TOMCZAK



JAN KAWIAK



JÓZEF TOMASZEWSKI

**W dniu 22 lipca b. r., w piątą rocznicę Wyzwolenia, Prezydent Rzeczypospolitej Bolesław Bierut nadał ludziom zasłużonym w tworzeniu nowej Polski ordery „Budowniczych Polski Ludowej" i „Sztandar Pracy".**

**W ten sposób Polska Ludowa wyróżniła szczególnie zasłużonych, ludzi, których nazwiska pozostaną na zawsze w pamięci Narodu. Wśród odznaczonych są również ludzie pracy Wybrzeża: marynarz Stachyra, dyrektorzy „Portorobu" — Tomczak i Kawiak, dźwigowy Liberacki, mistrzowie stoczniowi: Tomaszewski, Dziennik i Górski.**

**Kim są ci ludzie? Czym się odznaczyli?**

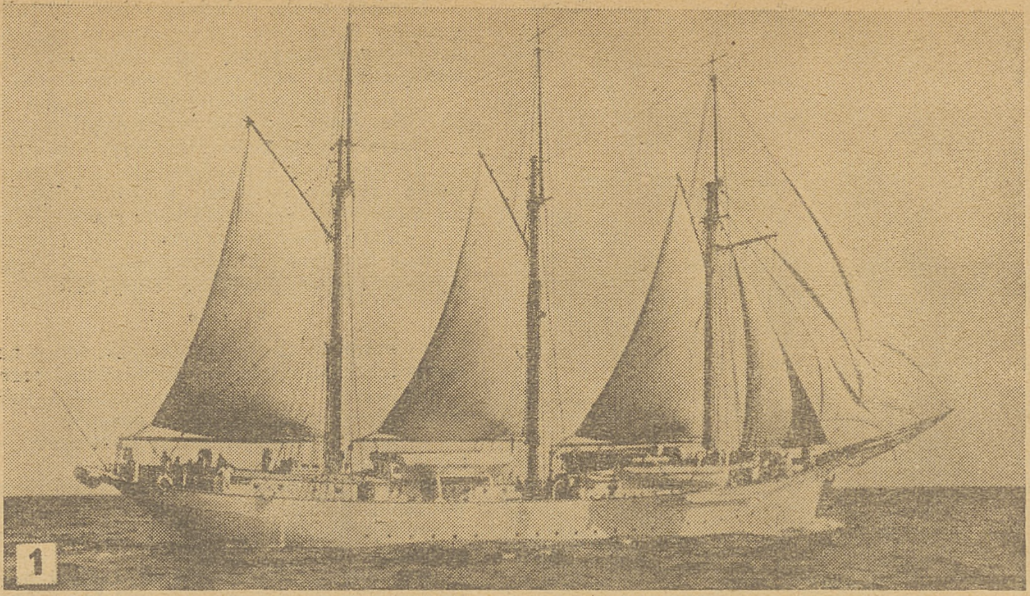
**FRANCISZEK STACHYRA jest starym, doświadczonym marynarzem. Od pierwszych chwil swego marynarskiego życia walczył o prawa marynarzy i robotników. Po słynnym przed wojną strajku na s/s „Kościuszko", został skazany na 3 lata więzienia. Gdy zaś wyszedł, nie zaprzestał swej pracy politycznej. Po wojnie Stachyra stanął do pracy najpierw w Zw. Marynarzy, a później na m/s „Gen. Walter". Otrzymał order „Sztandaru Pracy" I kl.**

**Przykładem człowieka, któremu Polska Ludowa umożliwiła awans społeczny, jest JAN KAWIAK, dyrektor oddziału przedsiębiorstwa przeładunkowego „Portorob". Jeszcze przed rokiem Jan Kawiak był robotnikiem portowym i pracował na nabrzeżu Rotterdamskim w porcie gdyńskim. Dziś, dzięki inicjatywie, pracowitości, zdolnościom organizacyjnym, kieruje pracą 2 000 ludzi. Jest jednym z organizatorów pracy zespołowej w naszych portach. Odznaczony orderem „Sztandaru Pracy" I klasy.**

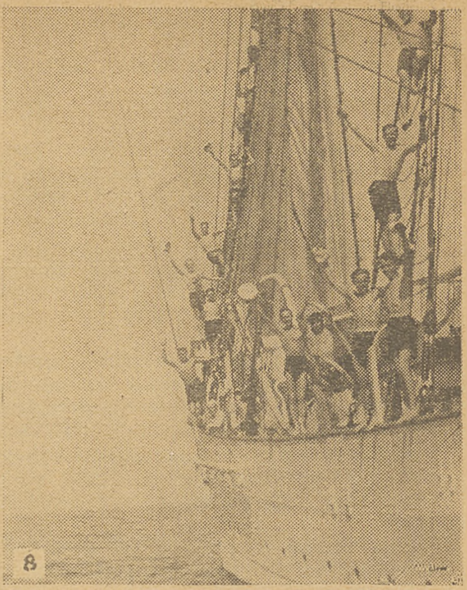
**Drugim robotnikiem, który drogą awansu społecznego został dyrektorem oddziału „Portorobu" jest WOJCIECH TOMCZAK, twórca ulepszonych metod przeładunkowych. Stary pracownik portowy, mający za sobą 21 lat doświadczenia, potrafił sobie zorganizować pracę gdy był robotnikiem, potrafi to doskonale jako dyrektor. Skrócenia czasu za- i rozładunku statków z drobnicą, skrócenie czasu postoju statków w porcie, rozszerzenie współzawodnictwa, stała troska i zwiększenie bezpieczeństwa pracy, organizacja gospodarki magazynowej, ulepszenie metod i troska o przeładunki masowe, oto zakres działalności dyr. Tomczaka. W uznaniu zasług dla Polski Ludowej otrzymał on order „Sztandaru Pracy" I klasy.**

**Wśród robotników dźwigowych naszych portów wyróżniał się stale od dłuższego już czasu dźwigowy JÓZEF LIBERACKI z portu węglowego w Gdańsku. Zwycięzca wielu etapów współzawodnictwa pracy, potrafi nie tylko szybko, ale i dokładnie pracować. Zatroszczył się o jakość swej pracy, eliminując uszkodzenia wagonów i dając tym przykład innym. Jego rekord — przeładowanie 72 wagonów rudy w ciągu trzech zmian — do dziś nie został pobity. Liberacki wzorowy dźwigowy, otrzymał order „Sztandaru Pracy" I klasy.**

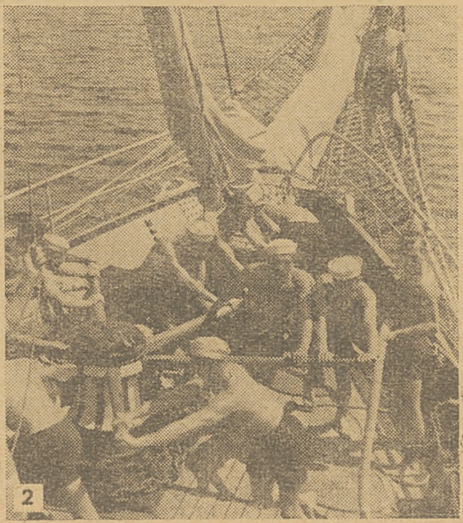
**Nie zabrakło odznaczonych i na naszych stoczniach. Są nimi nadmistrzowie JÓZEF TOMASZEWSKI, LEOPOLD GÓRSKI oraz JAN DZIENNIK, wszyscy ze Stoczni Gdańskiej. Remont „Krakowa", odbudowa „Warty" wodowanie „Sołdka" i pięciu następnych rudo-węglowców, założenie stępek pod „Lewanty", a obok tego remonty bieżące wykonane na 2 200 jednostkach morskich i przybrzeżnych, to w dużej mierze dzieło tych trzech ludzi. Wszyscy oni zostali odznaczeni orderem „Sztandaru Pracy" II klasy.**



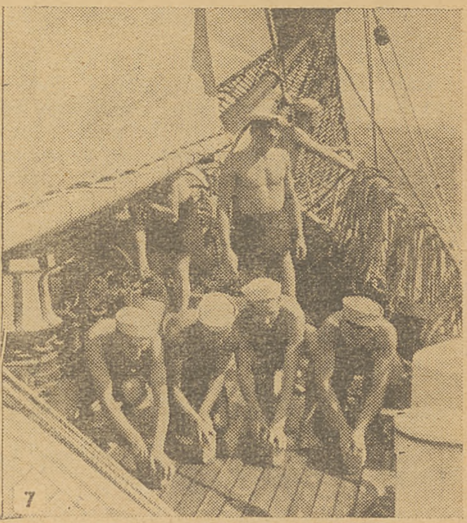
1



8



2



7

# O. R. P. „ISKRA"

Służba na „Iskrze" nie jest lekka, ale to nic dziwnego. Jest ona przecież przygotowaniem do przyszłej, odpowiedzialnej pracy młodych oficerów Mar. Woj. Toteż instruktorzy „dbaja" o poziom zajęć podchorążych, którzy wykonują dosłownie wszystko, od najprymitywniejszych do najhardziej skomplikowanych zajęć. Zapytacie, od czego zazwyczaj te zajęcia zaczynają.

Jak zwykle pobudka... a później, po śniadaniu... Ale popatrzcie, Młodzi Czytelnicy. Zabrzmiał sygnał alarmu manewrowego — odkotwiczenie! — Zadudniły bose stopy po pokładzie i wachta służbowa stanęła w pogotowiu przy potężnym kabestanie. Zabrzmiał gwizdek, nogi wparły się w pokład, wygięły się opalone grzbiety, kabestan drgnął, zaklekotał, zadzwoniły ogniwa ciężkiego łańcucha (zdj. 2). Wreszcie: stop! Kotwica w kluzie!

Piękna słoneczna pogoda i południowo-zachodni wiatr sprzyjaja pływaniu pod żaglami. Postawiono fok, grot i bezan. Załopotały sztaksle, przygotowano topsle do postawienia. „Iskra" minęła Hel i wyszła na Bałtyk. Podchorążowie otrzymali nowe zadanie: ustalić położenie okrętu według słońca, które poczęto „łapać" specjalnym przyrządem, zwanym sekstantem (zdj. 3). „Łapiący" podają wyniki obserwacji kolegom, którzy na ich podstawie po żmudnych wyliczeniach wykreślają na mapach położenie okrętu (zdj. 1). Naraz...

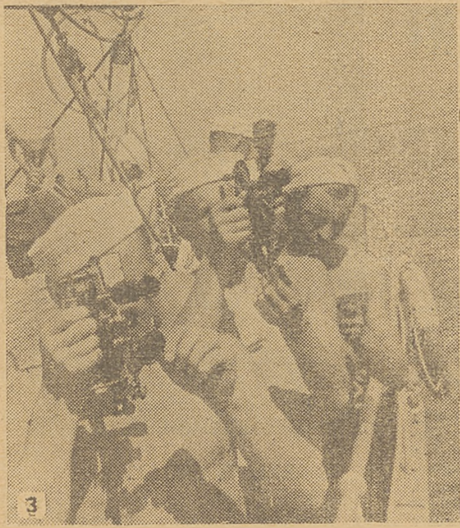
— Alarm szalupowy! —

I znów tupot nóg po pokładzie, załoga łodzi zajmuje swoje miejsca, skrzypią bloki przy szlupbelkach, szalupa opada coraz niżej, aż do powierzchni wody. Ćwiczenie powtarza się kilkanaście razy, aby każdy z członków załogi nauczył się i zapamiętał swe miejsce i czynności podczas alarmu szalupowego (zdj. 5).

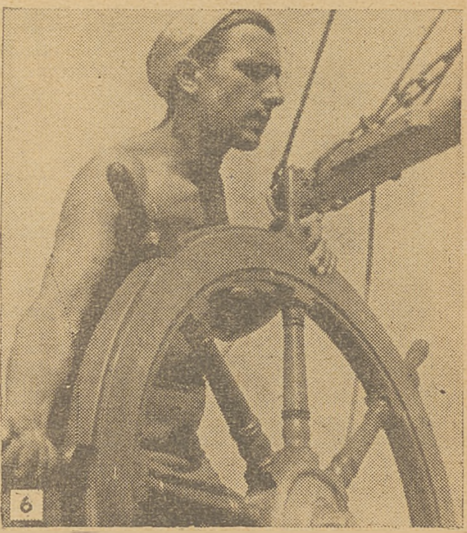
Gdy poszczególne wachty zajęte są ćwiczeniami lub nauką, jest na pokładzie człowiek, głuchy na to co się dzieje wokoło, a słuchający jedynie rozkazów dowódcy okrętu lub oficera wachtowego. To sternik, wpatrzony w kompas (zdj. 6). Ujął muskularną ręką szprychę koła i poruszając je wolno, baczy, aby okręt trzymał się nakazanego kursu. Jest tak zaabsorbowany, że nie widzi nawet zajętych „podstawową" pracą pokładową kolegów, którzy zgrupowani na rufie, śródokręciu i baku, cegiełkują z uwagą pokład pod okiem wszędobylskiego bosmana (zdj. 7). Wiedzcie, o miłośnicy służby na okręcie, że cegiełkowanie, to pierwsza i podstawowa umiejętność, że bez niej nie można zostać dobrym marynarzem, a tym bardziej dowódcą. Tak przynajmniej twierdzą bosmani!

Toteż jeśli kiedyś będziecie płynęli „Panną Wodną" czy „Barbarą" na Hel i spotkacie na kursie ORP „Iskrę" (zdj. 8), jeśli na wantach zobaczycie roześmianych, opalonych podchorążych, pamiętajcie, że na tym właśnie okręcie zaczynają oni uczyć się swej odpowiedzialnej służby obrońców polskiego Bałtyku.

Zdjęcia: WAF — Uklejewski (7) Komorowski (1)



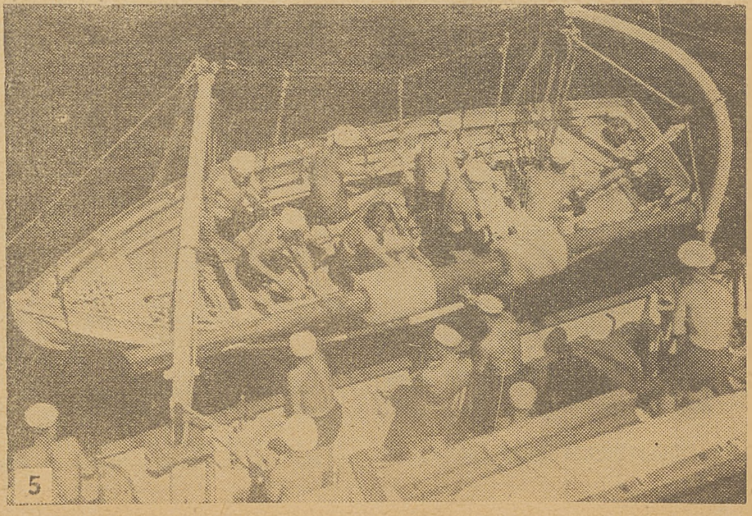
3



6



4



5

# NA MORSKIM HORYZONCIE

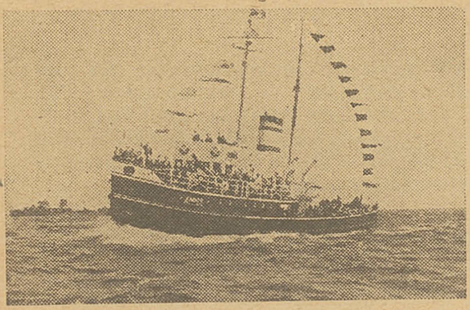
## NASI MORSCY SĄSIEDZI

Ostatnio opuścił Bałtyk w drodze na Morze Czarne nowoczesny motorowiec „Witiaź", który wiezie na swym pokładzie ekspedycję naukową oceanografów radzieckich.

Statek ten, nazwano „Witiaziem" na cześć słynnego „Witiazia" admirała S. O. Makarowa, którego rejsy badawcze dały tak wiele cennego materiału nie tylko oceanografii rosyjskiej ale i światowej.

Na pokładzie urządzono szereg specjalnych laboratoriów i pomieszczeń na zbiory naukowe. Nowego typu kotwice i odpowiednie łańcuchy pozwolą na zakotwiczanie na takich głębokościach, które są dla statków handlowych za wielkie, szereg zaś specjalnych aparatów udostępni uczonym prowadzenie badań w sposób na wskroś nowoczesny.

W listopadzie 1948 roku wyszedł z Murmańska radziecki statek „Komsomolec" udający się do portów Dalekiego Wschodu. Załoga statku złożona z młodych marynarzy — komsomolców, zwiedziła wiele portów leżących na trasie rejsu: norweskie, francuskie i włoskie w Europie, dalej porty afrykańskie i azjatyckie. Nie raz młodzi marynarze musieli walczyć ze sztormem i huraganową wichurą, wychodząc zawsze zwycięsko z zapasów. Dowiedli tym, że są tak samo dobrymi marynarzami jak ci, którzy już dawno pływają po morzach.



Statek żeglugi przybrzeżnej „Anna", który zatonął na redzie portu gdyńskiego.

Odessa witała niedawno uroczyście powrót wielorybniczej flotylli „Sława", która przez wiele miesięcy polowała na wodach Antarktydy na wieloryby. W rejsie tym była również zaokrętowana na „Sławie" grupa radzieckich badaczy krajów polarnych, która przywiozła bogate wyniki badań.

Powrót flotylli przerodził się w wielką, uroczystą manifestację na cześć dzielnych marynarzy, myśliwych i uczonych, którzy w bardzo trudnych warunkach podczas polarnych burz i sztormów, pracowali z wielkim samozaparciem.

Trzecią wyprawę „Sławy" prowadził dyrektor flotylli — Solanik.

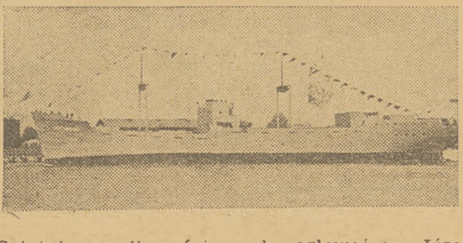
## STATKI I ŻEGLUGA

Nasza żegluga przybrzeżna poniosła w lipcu poważną stratę: na skutek zderzenia z tureckim parowcem „Odenis" zatonął 26 lipca na redzie portu gdyńskiego statek żeglugi przybrzeżnej „Anna". Natychmiastowa akcja ratownicza przeprowadzona przez znajdujący się w pobliżu holownik Marynarki Wojennej „Mistrz" — pozwoliła na uratowanie większości z pośród 61 pasażerów znajdujących się na pokładzie „Anny". Utonęło 7 pasażerów oraz 4 członków załogi. Obecnie trwają prace mające na celu wydobycie „Anny" i przeholowania jej na stocznię. Ekipa nurków ze statku ratowniczego „Smok" zdołała podłożyć pod kadłub „Anny" stalowe stropy i przy pomocy dźwigu pływającego postawić wrak na stępce. Obecnie ekipa ratownicza oczekuje na specjalne zbiorniki, które zostaną zatopione obok „Anny" i przymocowane do niej stropami. Po wypompowaniu wody — zbiorniki wypłyną, unosząc między sobą wrak na powierzchnię.



Pierwszy pełnomorski statek całkowicie polskiej produkcji s/s „Sołdek" — przed wyruszeniem w swój dziewiczy rejs.

Zbiorniki, na które oczekuje się w Gdyni, użyte zostały ostatnio do podniesienia, metodą opisaną powyżej, wraku statku „Lech", który zatonął na minie jesienią ubiegłego roku. Po kilkumiesięcznej uciążliwej pracy przeprowadzanej na pełnym morzu w miejscu wypadku, nurkowie przybyli na holownikach „Herkules", „Swarożyc" i „Posejdon" zdołali podłożyć pod wrak „Lecha" odpowiednią ilość stropów, poczym przy pomocy przyholowanych ze Szczecina zbiorników został on 21 września podniesiony z dna i przeprowadzony na pobliską mieliznę. Po wyładowaniu towarów, które da się jeszcze częściowo uratować (blacha cynkowa, wosk) i po uszczelnieniu kadłuba — „Lech" przeholowany zostanie na stocznię duńską w Nakskov, która podjęła się odbudowy statku. Zbiorniki użyte przy podniesieniu „Lecha" zostały wykonane na Stoczni Szczecińskiej z pozostawionych przez Niemców części kadłubów okrętów podwodnych. Te same zbiorniki będą użyte do wydobycia „Anny".



Ostatni z serii sześciu rudowęglowców „Józef Wieczorek" po spuszczeniu na wodę.

## STOCZNIE

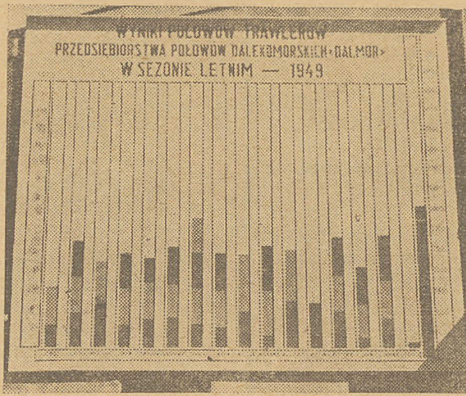
Sobota 24 września była dniem wielkiego triumfu polskich robotników i inżynierów: w dniu tym pierwszy statek pełnomorski zbudowany całkowicie na polskiej stoczni — rudowęglowiec „Sołdek" wyruszył w swój dziewiczy rejs.

Szereg prób przeprowadzonych podczas tego rejsu wykazało, iż statek jest udany, wykonany solidnie i fachowo a wszystkie jego urządzenia działają bez zarzutu. Doskonale działająca maszyna napędowa — całkowicie skonstruowana i wykonana w kraju — pozwoliła na osiągnięcie w czasie prób szybkości 11,7 węzła. Już w najbliższych dniach s/s „Sołdek" oddany zostanie do normalnej eksploatacji, zaś w krótkich odstępach czasu po nim obejmować będą służbę pod biało-czerwoną banderą następne jednostki z tej serii.

Dziesiątego września spłynął na wodę szósty i ostatni z serii rudowęglowców klasy „Sołdek". Statek ten zbudowany na tej samej pochylni co i prototyp serii s/s „Sołdek" — otrzymał nazwę „Józef Wieczorek" ku czci zamordowanego podczas okupacji przez Niemców — górnika, wybitnego działacza śląskiego. Matką chrzestną statku była Helena Wysocka pracownica kopalni „Wieczorek". W uroczystości wzięła również udział żona zamordowanego działacza. Spuszczenie na wodę rudowęglowca „Wieczorek" stało się jeszcze jedną okazją do podkreślenia ścisłej łączności Śląska z Wybrzeżem i współpracy robotników stoczniowych z górnikami.

## RYBACTWO

Sezon śledziowy trwa! Nasze traulery nie marnując ani dnia przeprowadzają intensywne połowy. Wyniki połowów są zupełnie zadawalające i nadzieja na przekroczenie zaplanowanych cyfr — jest coraz bardziej realna. W zorganizowanym pomiędzy traulerami współzawodnictwie — na czołowych miejscach utrzymują się jednostki z polskimi szyprami i całkowicie polskimi załogami — „Saturn" i „Saturnia". Mają one połowy nie gorsze, a często lepsze niż traulery, którymi dowodzą doświadczeni szyprowie — Holendrzy. A zatem — „nie święci garnki lepią" — chwila całkowitego spolszczenia polskiego rybołówstwa dalekomorskiego nie jest już tak daleka. Wielka w tym zasługa „Dalmoru", który wszelkimi możliwymi sposobami stara się przyśpieszyć ten moment. Ma także w tej akcji swój zaszczytny udział PCWM, które szkoli załogi.




Sezon śledziowy trwa! Na wielkiej tablicy wywieszonej w gdyńskim porcie rybackim stale rosnące w górę kolorowe słupki — obrazują na bieżąco stan współzawodnictwa w połowach, pomiędzy poszczególnymi traulerami.

Pod koniec sierpnia przybył po raz pierwszy do kraju zakupiony w maju od francuskiego armatora nasz największy obecnie trauler — „Jowisz", który poławiał dotąd dorsze aż na Morzu Białym. Po zamianie załogi francuskiej na polską „Jowisz" przystąpił do połowów śledzia na Morzu Północnym. Posiadając radiostację o dużym zasięgu przejął on obowiązek pośredniczenia w rozmowach pomiędzy innymi polskimi traulerami znajdującymi się na łowiskach a radiostacją w Gdyni. W ten sposób oszczędzi się pokaźną sumę dewiz, płaconych dotąd za pośrednictwo stacjom radiowym zagranicznym.

## SZKOLNICTWO MORSKIE

Lato to okres bezpośredniego zetknięcia się uczniów szkół morskich z morzem. Część uczniów kierowana jest na praktyki na jednostki floty handlowej, część odbywa pływania na statkach szkolnych.



Nowa jednostka polskiej flotylli dalekomorskiej „Jowisz" przybył w końcu sierpnia po raz pierwszy do kraju.

I tak w początkach września powrócił do Gdyni z kilkumiesięcznej podróży na Atlantyk i Morze Śródziemne — statek szkolny PMH „Dar Pomorza". W rejsie wzięli udział uczniowie Szkoły Morskiej w Szczecinie szkolącej oficerów-nawigatorów.

W ciągu drugiej połowy sierpnia, odbył swój pierwszy zagraniczny rejs „Zew Morza" — statek szkolny Państwowej Szkoły Jungów. Pod dowództwem dyrektora PCWM — Józefa Michałowskiego, z załogą złożoną z absolwentów VIII turnusu Szkoły Jungów — „Zew Morza" odwiedził Kopenhagę i Goeteborg, gdzie spotkał się z „Darem Pomorza".

W szkołach podległych Państwowemu Centrum Wychowania Morskiego, rozpoczął się w połowie września nowy rok szkolny. Stały rozrost Polskiej Floty Handlowej i Rybackiej stwarza rosnące zapotrzebowanie na załogi oraz pracowników stoczniowych. W roku bieżącym do szkół PCWM przyjęta została rekordowa ilość uczniów. W związku z tym powiększa się także flotylla jednostek szkolnych PCWM. Ostatnio Ministerstwo Żeglugi przekazało do użytku szkolnictwa morskiego były kabotażowiec s/s „Beniowski". Ciche, wymarłe pokłady sędziwego weterana, który w bieżącym roku z powodu wysokich kosztów eksploatacyjnych nie był przez żeglugę przybrzeżną wykorzystywany — zaroiły się gromadami młodych chłopców pragnących związać swe życie z morzem. Przycumowany w Basenie nr. 1 portu gdyńskiego — „Beniowski", pomimo chwilowego unieruchomienia, pełni pożyteczną służbę.



Kabotażowiec s/s „Beniowski" — w służbie szkolnictwa morskiego, przycumowany naprzeciwko gmachu PCWM.

# MORSKA KRONIKA „SŁUŻBY POLSCE"

### KONIEC AKCJI LETNIEJ

**Sierpień był ostatnim miesiącem szkoleniowym w Morskich i Śródlądowych Ośrodkach Przysposobienia Marynarskiego „SP". Po blisko 4-tygodniowej pracy junacy złożyli egzamin ze zdobytych umiejętności. Oprócz kwalifikacji, uprawniających do prowadzenia pracy w Kołach P. Mar., otrzymali oni także stopnie — „żeglarza" lub „młodszego żeglarza". Nowomianowani Starsi Kół Przysposobienia Marynarskiego, rozjechali się do domów, aby na swoim terenie pogłębiać pracę espowską.**

### DOKSZTAŁCANIE KADRY

**W Jastarni zorganizowany został Ośrodek weryfikacyjny Głównego Urzędu Kultury Fizycznej (GUKF), w którym weźmie udział cała Kadra Wyszkolenia Marynarskiego PO. „Służba Polsce". Kurs ma na celu podniesienie wiadomości fachowych instruktorów żeglarstwa morskiego i śródlądowego. W ramach kursu odbędą się pływania na s/y „Gen. Zaruski", który przez cały wrzesień będzie służyć Kadrze.**

### „ZARUSKI" JUŻ PŁYWA

**Po miesięcznej kuracji, spowodowanej awarią gdyńską, s/y „Gen. Zaruski" opuścił Stocznię Północną.**

**Po naprawieniu wszystkich uszkodzeń i wstawieniu nowego masztu, popłynął on do Jastarni do dyspozycji Obozu Żeglarskiego Głównego Urzędu Kultury Fizycznej.**

### JESZCZE „PIONIERY"

**Warsztaty Szkutnicze Nr 1 P.O. „Służba Polsce" w Krakowie budują nową serię około 40 łodzi żaglowych typu „Pionier", które zostaną rozesłane do poszczególnych Ośrodków Przysposobienia Marynarskiego. W przyszłym roku projektowana jest budowa dalszych łodzi żaglowych tego typu. Okazały się one bowiem bardzo praktyczne.**

### REGATY W WARSZAWIE

**W połowie września odbędą się w Warszawie regaty żeglarskie. Będą to pierwsze regaty, w których weźmie udział „Służba Polsce". Koledzy nasi będą startować na „Pionierach".**

NA SREBRNYM EKRANIE

## NA MORSKIM SZLAKU

Wojna z Niemcami trwa. Na dalekiej północy Związku Radzieckiego, gdzieś na zachodnim wybrzeżu półwyspu Kola, wśród nadbrzeżnych wzgórz i kamieni, w zupełnej pustce, ulokowała się baza szybkich, kąśliwych „drobnoustrojów" — ścigaczy. Wśród załóg panuje spokój i powaga. Dzielni ci ludzie, w każdej chwili gotowi oddać życie za swą wielką Ojczyznę, złączeni są jedną myślą i wolą — nie dopuścić Niemców na radzieckie wody i bić ich wszędzie tam, gdzie się tylko nadarzy po temu sposobność. Nie odczuwają oni ani samotności ani odosobnienia. Prości, silni pełni życia i wiary w zwycięstwo — ludzie ci tworzą jedną, zwartą rodzinę.

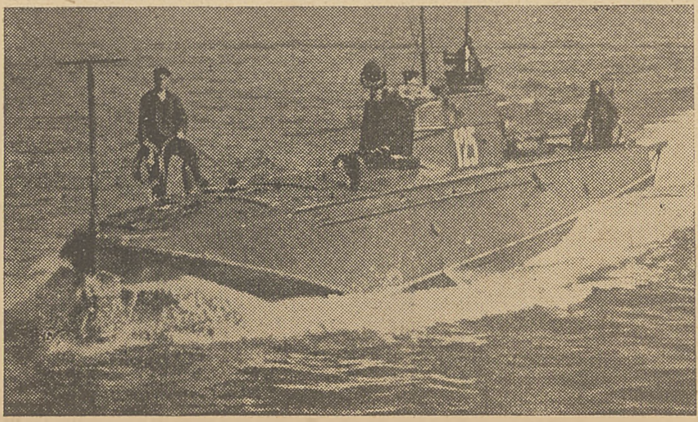
Jest jednak oficer, dowódca jednego ze ścigaczy — kpt. Borowski — który żyje swym odrębnym, własnym życiem. Kolega Borowskiego — Maksymow — stara się poznać naturę młodego marynarza, zbliżyć go do grona jakie tworzą, lecz bezskutecznie. Nurtujące Borowskiego myśli i pragnienia występują na wierzch dopiero w czasie przyjęcia na cześć moskiewskiej artystki Goriełowej, która przybyła do nich z koncertem. Podobała się ona wszystkim, szczególnie Borowskiemu, którego drażni obojętność artystki. Ambitny, niepohamowany i zły z porażki ujawnia swe właściwe oblicze człowieka żądnego osobistej sławy i zaszczytów, przekładającego własne dobro nad dobro ogółu.

Maksymow śmiało potępia takie postępowanie kolegi i towarzysza, co doprowadza do kłótni między przyjaciółmi, a następnie rodzi u Borowskiego chęć odwetu. Sposobność się nadarza, bo oto zwiad sygnalizuje zbliżanie się nieprzyjacielskiego konwoju. Alarm wyrywa Maksymowa i Borowskiego na morze z zadaniem wspólnego zniszczenia wroga. Tu właśnie Borowski postanawia przeprowadzić operację samodzielnie, postanawia raz nareszcie się wybić. Podaje więc Maksymowowi fałszywą pozycję spotkania i nie czekając jego przybycia, rusza do ataku. Niemcy spostrzegają niebezpieczeństwo, operacja się nie udaje, a załoga ścigacza Borowskiego ponosi dotkliwe straty.

Borowski zrozumiał niewłaściwość swego postępowania, lecz nie ma odwagi wystąpić z samooskarżeniem. Dopiero po pewnym czasie, dręczony wyrzutami sumienia, piętnowany przez ogół i współtowarzyszy, którzy się odeń odsuwają, załamuje się i przyznaje do winy.

Koledzy widzą jego upadek moralny, potępiają postępowanie, lecz pełni wyrozumiałości podają mu pomocną dłoń, ratując od ostatecznego upadku. Borowski uzyskuje w niedługim czasie możność rehabilitacji w czasie jednej z kolejnych operacji. Uzdrawia to młodego człowieka; pojmuje on, że siła leży w gromadzie, we wspólnej pracy całej grupy w której się żyje; uzdrowiony — postanawia pracować inaczej i lepiej niż poprzednio.

„Na morskim szlaku" to film, który każdy powinien zobaczyć, bo każdy znajdzie w nim coś dla siebie; to film, który jest nie tylko wartościową lekcją życia, ale i wartościową rozrywką.



ROZWIĄZANIE

## KONKURSU WAKACYJNEGO

W „Konkursie Wakacyjnym" ogłoszonym w 7/8 numerze „Młodego Żeglarza" — wzięło udział 751 Czytelników. Jak zaznaczyliśmy, konkurs był bardzo łatwy — nic też dziwnego, że aż 651 odpowiedzi nie zawierało błędów (87%). W wyniku losowania następujących **pięćdziesięciu** uczestników konkursu otrzymało nagrody książkowe:

Stanisław Magdziński, Gd. Wrzeszcz; Lidia Zalewska, Szczecin; Jerzy Hurnik, Wronki; St. Szwed, Piława; Janusz Małysz, Gd. Wrzeszcz; Mieczysław Waszczyński, Ostrów Wlkp.; Witold Danowski, Ustka; S. Smoczkiewicz, Jarosław; Stanisław Grzywacz, Chodzież Wlkp.; Jerzy Lutnik, Gd. Oliwa; Jacek Szczudło Kraków; Tadeusz Szymański, Gdynia-Orłowo; Marian Rurek, Jesień; Romuald Michnikowski, Toruń; Alojzy Bilor, Koszalin; Bolesław Albrzykowski, Kraków; Franciszek Pańszczyk, Biały Dunajec; Tadeusz Sobierajski, Przasnysz; Andrzej Latoń, Stalowa Wola; Jacek Baszkowski, Sopot; Maciej Piątkowski, Warszawa; Michał Wołoszczak, Lubliniec; Jan Urbanowicz, Nakło n/Notecią; Ryszard Milewski, Gdynia; Edward Jąderek, Płock; Edmund Krzemiński, Brzeziny Śl.; Władysław Tonakiewicz, Szczecin; Janusz Zimmer, Szczecin; Lucjan Sitkiewicz, Będziszyn; Andrzej Tomkiewicz, Kościan; Bogumił Nowak, Szkarodowo; Andrzej Świecik, Płock; Jacek Kuligowski, Boniewo; Stanisław Augustyn, Tarnów; Szymon Szulc, Działdowo; Tadeusz Listkowski, Działdowo; Jan Pochwała Solec; Józef Żytko, Gdańsk; Stefan Cieślik, Bochnia; Wojciech Tomaszewski, Solanica Zdrój; Zdzisław Więcek, Gdynia; Janina Gmalska, Kurów k/Lublina; Jacek Dzwonkowski, Zgierz; Wiesław Galus, Sułkowice; Edward Wieland, Krosno Odrzańskie; Tomasz Jarzębowski, Warszawa; Eugeniusz Kamiński, Bydgoszcz; Władysław Podleśny, Rzeszów; Marek Barcz, Warszawa; Andrzej Podhalicz, Kraków.

Nagrody rozesłane zostaną pocztą, w ciągu najbliższych dni.

*

**Prawidłowe rozwiązanie „Konkursu Wakacyjnego" powinno brzmieć:**

**A — 4** (węgiel — statek do ładunków masowych), **B — 5** (ropa — zbiornikowiec), **C — 6** (sieci, beczki itp. — trauler rybacki), **D — 7** (pasażerowie — statek pasażerski), **E — 2** (łatwopsująca się żywność — chłodnicowiec), **F — 1** (statek z holem za burtą — holownik), **G — 3** (wagony pasażerskie — prom kolejowy).



**Wiesław Malinowski, Grodziec.** Z wypłynięciem „własną jednostką pływającą na środek Bałtyku a z Bałtyku na inne morza" — nie jest sprawa taka prosta jakby się to mogło Wam zdawać. Nie wystarczy zapewnienie, iż nie będziecie — „prowadzić kontrabandy i różnego niedozwolonego handlu". Wasza żaglówka (bo taką „jednostkę" prawdopodobnie macie) musi być zdolna do żeglowania po morzu. Inaczej nie wypuszczą jej władze portowe. Musi ona posiadać certyfikat wystawiony przez Polski Związek Żeglarski. Wy sami musicie mieć dyplom uprawniający Was do prowadzenia jachtu na pełnym morzu (w tym celu trzeba ukończyć szereg kursów i odbyć szereg pływań jako członek załogi). Musicie mieć dewizy na konieczne zakupy zagranicą — a tych nie dostaniecie, bo Państwo ma je na konieczne potrzeby a nie na indywidualne przyjemności. I tu dochodzimy do sedna sprawy: nie otrzymacie pozwolenia na rejs, gdyż Wasza podróż nie przyniesie Państwu żadnego pożytku. Co innego zagraniczne rejsy ćwiczebne — odbywane rokrocznie przez nasze jachty (np. teraz szereg z nich znajduje się zagranicą) a co innego — awanturnicza eskapada. Książkę Garnuszewskiego „Budowa Okrętu" możecie nabyć w księgarniach wgl. w Państwowej Szkole Morskiej w Gdyni, ul. Czerwonych Kosynierów 83.

**Rajmund Janowski, Łódź.** Ukończenie OSMW zobowiązuje do odsłużenia szeregu lat w Marynarce Wojennej. Kwalifikacje uzyskane w Marynarce Wojennej, upoważniają do otrzymania odpowiedniego dyplomu w PMH. Owszem — nasza flota wojenna posiada w swoim składzie okręty podwodne.

# NOC PRZED EGZAMINEM

(dokończenie ze str. 8)

usta. Przecież wszystkie jego dziecinne marzenia dziś się spełniły!

Gdy to powiedział, uśmiechnęliśmy się obaj z Kazikiem. Były to przecież i nasze marzenia i nasza rzeczywistość!

Spojrzałem na zegarek i zdumiałem się. Dochodziła trzecia, na wschodzie chmury zrzedły, niebo lekko bladło i trzeba było zrobić zwrot aby dojść bejdewindem aż na wysokość Jastarni.

— Do zwrotu przez sztag!

Od tego zwrotu zaczęła się przedegzaminacyjna gorączka, poprzedzana wspólną repetycją. Poszły w ruch języki. Mówiliśmy o typach jachtów, o osprzęcie, o żaglach i ich używaniu, o mapach morskich, sygnalizacji, o komendach podczas zwrotów, o wykreślaniu kursów i ustalaniu położenia na morzu. Słowem egzamin przed egzaminem, przerwany dopiero zmianą wachty.

Myślicie może, że rozmowa się urwała? Gdzie tam! Koje wydały się zbyt twarde, przegadaliśmy więc resztę nocy, ku utrapieniu wachty służbowej.

Myślicie może, że mieliśmy przedegzaminacyjną tremę? Skądże znowu!

Zaprawa na „Zaruskim", codzienne kilkugodzinne krążenie po zatoce na barkasach, wykłady wytrawnych instruktorów, kazały się wyzbyć nie tylko wszelkich obaw ale i tremy! Byliśmy pewni, że nie przyniesiemy ujmy Ośrodkowi i naszej espowskiej banderze. Boć motorem naszego postępowania było i jest nic innego, jak gorące umiłowanie Bałtyku i chęć powiększenia rzeszy „zapaleńców morza".

Egzamin oczywiście zdaliśmy. Wracaliśmy do Gdyni zmęczeni lecz radośni, powiększyliśmy bowiem grono „żeglarzy morskich" o 17 espowców — tylu nas zdawało z gdyńskiego ośrodka. Jak jeden mąż przyrzekliśmy sobie złożyć w roku przyszłym następny egzamin — na „sternika".

*Kursant Zbigniew Wilk*

# ROZRYWKI UMYSŁOWE

*(red. A. Nowakowski)*

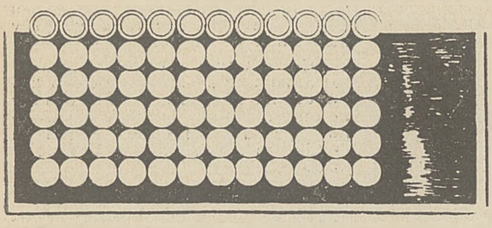
### REBUS I




### LOGOGRYF

W pionowe rzędy podanej figury wpisać 12 wyrazów sześcioliterowych o poniższych znaczeniach. Zaznaczony rząd poziomy da rozwiązanie.

Znaczenie wyrazów: 1) Wiatr wiejący w północnej części Oceanu Indyjskiego, spowodowany różnicą temperatur oceanu i kontynentu azjatyckiego. 2) Wielkie jezioro na północy Związku Radzieckiego. 3) Wielkie zbiorowiska wód. 4) Wysadzenie sił zbrojnych drogą morską lub po-



wietrzną na obszarze opanowanym przez przeciwnika. 5) Statki pływające w żegludze nieregularnej, nie mające wyznaczonej stałej trasy. (wspak). 6) Mocne płótno, rozpinane na masztach statków i łodzi, w które dmie wiatr, poruszając w ten sposób daną jednostkę. 7) Naramiennik na mundurze wojskowym. 8) Średniowieczny okręt wojenny, poruszany za pomocą wioseł. 9) Masy śnieżne, zsuwające się z gór. 10) Uszkodzenie statku. 11) Okręt służący w czasie wojny do niszczenia floty handlowej przeciwnika na morzach położonych daleko od głównego terenu walki. 12) Odnoga morska.

### REBUS II




*

Rozwiązania zadań nadsyłać należy do dnia 20. X. 1949 r. pod adresem redakcji, z dopiskiem na kopercie „rozrywki umysłowe". Za dobre rozwiązanie przynajmniej jednego z tych zadań przyznanych zostanie

### 5 NAGRÓD KSIĄŻKOWYCH

#### ROZWIĄZANIE ZADAŃ Z NR 6.

KRZYŻÓWKA. **Poziomo:** galon, blask, sekwens, akr, złe, ekspert, armator, ser, mat, turbany, aktor, wraki.

**Pionowo:** galar, one, lin, kuter, trawler (wspak), Kaszmir, Elektra, sztormy, Ustka, otoki, udo, Ner.

ZAGADKA: **Pilot.**

LOGOGRYF: **Morze — okno na świat** (mat, oko, rak, zew, era, Oka, kil, nit, osa, nów, akt, śpi, war, Ina, alt, ton).

**Za dobre rozwiązanie zadań z n-ru 6 nagrody książkowe otrzymują:**

1. Grzegorz Grudzień, Mszczonów woj. warszawskie
2. Bohdan Bieńkowski, Lublin m. Fabryczna 39.
3. Leszek Malański, Łódź 1 ul. 11 Listopada 21.
4. Andrzej Iwanicki, Częstochowa, ul. Kilińskiego 21 m 6.
5. Władysław Godek, Kłodzko, ul. Wojska Polskiego 20 m 2.

# LEKTURA MORSKA

**Tadeusz Peiper „KRZYSZTOF KOLUMB ODKRYWCA" — wyd. „Czytelnik" 1949 rok (VI tom Klubu Dobrej Książki) str. 265, cena 400 zł.**

Uzupełnieniem opowieści Wandy Wasilewskiej, „Kryształowa Kula Krzysztofa Kolumba", o której pisaliśmy w numerze czerwcowym, jest „Krzysztof Kolumb Odkrywca" T. Peipera.

Peiper maluje Kolumba jako odkrywcę. Kolumb pierwszy realnie wykazuje — wbrew ogólnie przyjętym mniemaniom — że ziemia jest kulista, że można ją opłynąć dookoła.

Ale Peiper pisze nie tylko o Kolumbie — odkrywcy. Z każdej karty książki wyziera Kolumb jako człowiek — człowiek głęboko i precyzyjnie myślący, odważny, czuły na cudzą niedolę i łzy, brzydzący się imperialistycznymi metodami podbojów siłą.

Jakże nędznie prezentują się przy jego postaci król i królowa hiszpańska — para perfidnych oszustów. Jak mizernie przy tym synu prostego rzemieślnika z małego miasteczka, przedstawia się chciwa, żądna mordu i grabieży, przewrotna i kłamliwa, bez wyższych aspiracji i ambicji, często bez honoru — szlachta hiszpańska.

Wielki odkrywca — oszukany i odarty z zaszczytów i sławy, uboższy niż kiedykolwiek, schorowany i opuszczony przez możnych — umiera w nędzy.

Ale historia jest ścisła i konsekwentna. Gasną przy proletariackim nazwisku Kolumba diamentami błyszczące ongiś imiona władców hiszpańskich: Ferdynanda i Izabelli. Jeśli się o nich wspomina, i to z pogardą, to tylko przy okazji i w związku z Kolumbem. Gdyby nie on — świat nie wiedziałby o ich istnieniu.

A Kolumb? Nie ma w cywilizowanym świecie człowieka, który by nie znał tego nazwiska i nie chylił przed nim czoła.

# SŁOWNICZEK
## TERMINOLOGII MORSKIEJ
### użytej w treści numeru

**BĄCZEK** — mała łódeczka wiosłowa lub motorowa (do 4 m dł.) służąca do komunikacji z lądem. Używana przeważnie w jachtingu.

**DRYF** — Inaczej „znos". Zboczenie statku z wyznaczonej drogi pod wpływem prądu lub wiatru.

**GALEON** — żaglowy okręt wojenny XVI wieku. Posiadał charakterystyczne wysokie nadbudówki na dziobie i na rufie. 60 takich okrętów wchodziło w skład „Wielkiej Armady" hiszpańskiej. 7 z nich miało powyżej 1 000 ton.

**GALERNICY** — skazańcy polityczni, kryminalni względnie jeńcy wojenni, używani jako wioślarze na galerach, statkach wiosłowych, względnie wiosłowo-żaglowych XIII — XVII stulecia.

**KABESTAN** — winda kotwiczna o osi pionowej.

**KILWATER** — ślad na wodzie za rufą płynącego statku.

**KLUZA** — okuty otwór w burcie statku na dziobie lub rufie, przez który wypuszcza się łańcuch kotwiczny wzgl. podaje cumy.

**„OKO"** — marynarz stojący na dziobie statku i meldujący o wszystkich zauważonych przeszkodach przed dziobem statku.

**REGATY** — inaczej wyścigi statków, jachtów żaglowych, motorowych lub łodzi wiosłowych.

**RUMPEL** — drążek drewniany lub metalowy służący do poruszania steru na małych jednostkach. Na większych jednostkach ster poruszany jest kołem sterowym.

**SEKSTANT** — (sekstans) optyczny przyrząd służący do pomiarów wysokości różnych ciał niebieskich nad linią horyzontu (podaje kąt zawarty między kierunkiem na ciało obserwowane a płaszczyzną horyzontu).

**SKAFANDER** — gumowe wodoszczelne ubranie nurka.

**SONDA** — oznakowana linia z ołowianym ciężarem na końcu służąca do mierzenia głębokości. Obecnie używa się sond akustycznych, które głębokość w danym miejscu mierzą szybkością przebiegu impulsów głosowych między dnem statku a dnem morza.

**SZKOTY** — (wzgl. szoty) liny służące do ustawiania żagli pod odpowiednim kątem do wiatru.

**SZKUTNIK** — rzemieślnik budujący statki drewniane.

**SZLUPBELKI** — (żurawiki łodziowe) belki metalowe stojące parami przy burcie statku — służące do opuszczania i podnoszenia szalup ratunkowych

**SZKWAŁ** — gwałtowne lecz krótkie uderzenie wiatru, występujące przeważnie na czole burzy.

**SZTAKSLE** — trójkątne żagle rozpinane na dziobie statku, a na fregacie także na sztagach między masztami..

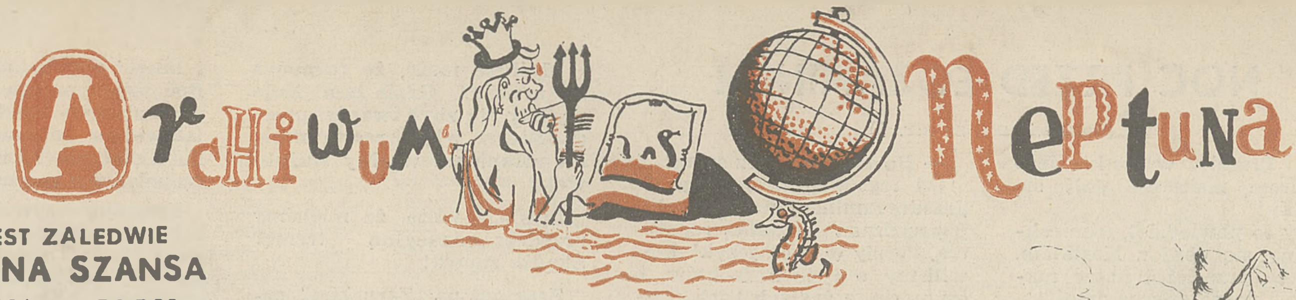
**TOPSEL** — górny żagiel na szkunerach.

**TRAWERS** — kierunek prostopadły do kursu (drogi) statku. Zależnie od burty — lewy wzgl. prawy trawers.

**ZEJMAN** — dosłownie „człowiek morza" inaczej — w gwarze morskiej — dobry marynarz.

Wydaje: Komenda Główna P. O. „Służba Polsce" przy współudziale PCWM, Marynarki Wojennej i Ligi Morskiej. Redaguje: Zespół Redakcyjny. Adres redakcji: Gdynia, Al. Zjednoczenia 3, tel. 16-20.

Adres Administracji: Centralny Kolportaż, Warszawa, Al. Jerozolimskie 55. Konto PKO: Warszawa Nr I — 8668.




## JEST ZALEDWIE JEDNA SZANSA NA MILION

— iż statek płynący poprzez kanał La Manche — natrafi na minę. Tak przynajmniej zapewnia Brytyjska Admiralicja. Kanał, jakkolwiek mocno w czasie ubiegłej wojny zaminowany — wielokrotnie był oczyszczany i kontrolowany. Praktycznie — niebezpieczeństwo min na tym jednym z najruchliwszych obszarów żeglugowych świata, zostało zredukowane nieomal do zera. Nieomal — albowiem właśnie owa jedna szansa spośród miliona przypadła ostatnio w udziale belgijskiemu promowi pasażerskiemu, który 21 lipca wyleciał w powietrze natrafiwszy na minę w pobliżu Dunkierki. Prom nazywał się „Princess Astrid“ i kursował pomiędzy Ostendą, Dunkierką i Calais. Dzięki szybko zorganizowanej akcji ratunkowej i dzięki zdyscyplinowanemu zachowaniu się pasażerów — przeważnie turystów — uratowani zostali wszyscy podróżni w liczbie 205 osób. Zginęło natomiast pięciu członków załogi. Próby odholowania „Princess Astrid“ na mieliznę — nie udały się. Zatonęła na dość płytkiej zresztą wodzie (patrz zdjęcie).

Katastrofa belgijskiego promu — przywodzi na myśl inne — jakże liczne jeszcze — wypadki zatonięcia statków, na minach rozsianych po wszystkich morzach. Pamiętamy tragiczny koniec statku pasażerskiego „Kopenhaga“,



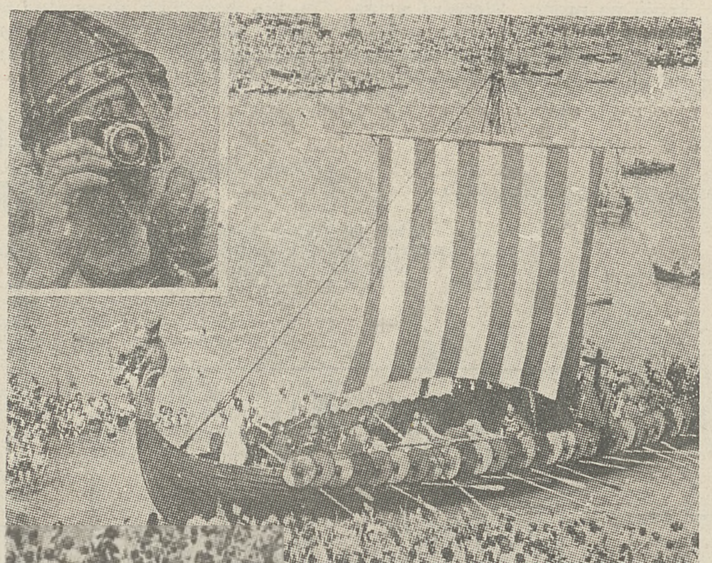
pamiętamy zatonięcie naszego polskiego „Lecha“. Statystyki żeglugowe rokrocznie podają w rubryce statków straconych na minach — dziesiątki jednostek, dziesiątki tysięcy ton.

Okazuje się, że owa „jedna szansa na milion“ to jeszcze jednak zbyt dużo. Od krwawych zmagań na świecie upływa pięć lat — a ukryte w głębinach wód niebezpieczeństwo, w dalszym ciągu czyha na statki i życie ludzkie. Wymierzone w przeciwnika — obróciło się przeciwko wszystkim. I nie ma sposobu aby je z miejsca całkowicie zniweczyć. Uczyni to dopiero czas.

Długo jednak jeszcze grozić będzie żegludze owa „milionowa szansa“ — szansa śmierci i zniszczenia. Tragiczna spuścizna minionej wojny.

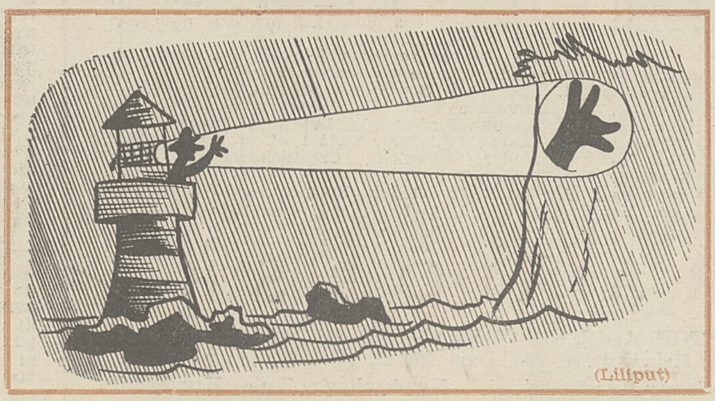
A przecież istnieją obłąkańcy, którym wojny jest jeszcze za mało!

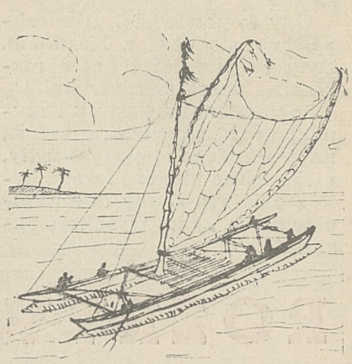
## ZABAWA W WIKINGÓW



W Danii kosztem 6 000 funtów szterlingów, zbudowano wg zachowanych wzorów i rysunków — wierną kopię statku Wikingów. „Hugin“ — tak się ów statek nazywa — liczy 21 metrów długości, 7 i pół szerokości, wyporność jego wynosi 15 ton. Napęd — 32 wiosła i żagiel o powierzchni 40 m². Dla uczczenia tysiącpięćsetletniej rocznicy wielkiego najazdu Wikingów na dzisiejszą Wielką Brytanię, dzielna załoga 43 „Wikingów“ — we wspaniałych historycznych strojach, uzbrojona po uszy w miecze, włócznie i tarcze — wyruszyła na zdobywczy rejs. Wodzem wyprawy był 54 letni Eric Kiersgaard z zawodu... dentysta.

Podróż trwała 10 dni. Na wszelki wypadek wyprawę eskortowały... duńskie okręty wojenne. Rankiem dziesiątego dnia ujrzano w oddali zamglony brzeg. „Wikingowie“ poczęli szykować się do lądowania. Przypinano miecze, chwytano tarcze i włócznie. Do starcia zbrojnego jednak nie doszło, bowiem wyprawę oczekiwały na brzegu — tłumy wiwatującej publiczności oraz burmistrz z chlebem i solą. Wspaniałych „Wikingów“ fotografowano na wszystkie strony — ci zaś odwzajemniali się tym samym (patrz zdjęcie). Obecnie „Hugin“ wraz ze swą załogą odbywa turnée po całej Wielkiej Brytanii. „Inwazja Wikingów“ — okazała się tym razem zupełnie niegroźna.



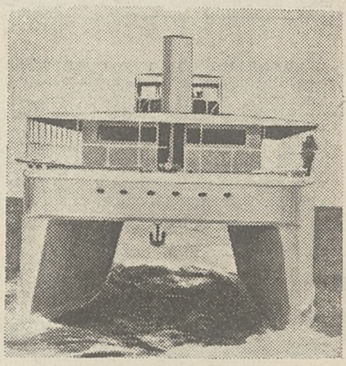



## POLINEZYJCZYCY BYLI PIERWSI

Dwukadłubowe łodzie mieszkańców Polinezji — tzw. katamarany (rys. powyżej) — znane są od zamierzchłych czasów. Odznaczają się one dużą szybkością i doskonałymi zaletami nawigacyjnymi. Szczególnie godna podkreślenia jest ich ogromna stateczność. Na katamaranach Polinezyjczycy od prawieków odbywają podróże pomiędzy bardzo znacznie nieraz od siebie odległymi archipelagami wysp Pacyfiku.

Niejaki mr Gar Wood zastosował zasadę katamarana przy budowie swego prywatnego jachtu (zdjęcie poniżej). Dwukadłubowa ta jednostka jest podobno wyjątkowo stateczna, zwrotna a przy tym — w stosunku do mocy posiadanych silników — bardzo szybka (28 węzłów). Mister Gar Wood jest niezwykle dumny ze „swego“ pomysłu i twierdzi, iż konstrukcja dwukadłubowa znajdzie zastosowanie przy budowie oceanicznych liniowców pasażerskich przyszłości. Pozwoli bowiem m. inn. na osiągnięcie szybkości większej niż to jest możliwe przy kształtach obecnych.

Konstrukcja dwukadłubowa — to konstrukcja polinezyjskiego katamarana. A zatem i biali władcy kolonialni mogą się tego i owego nauczyć od zacofanych i ciemnych — jak im się wydaje — ludzi kolorowych.






„JAK WACEK SKIBA ZOSTAŁ MARYNARZEM“. — Przykro nam, Czytelnicy, że nasz mały konkurs na wierszyk do poprzedniego odcinka historii Wacka Skiby spalił na panewce: przysłane nieliczne wierszyki okazały się tak słabe, że nie publikujemy ich. Komunikujemy tylko, iż nagrodę pocieszenia — książkową — przyznano Jerzemu Ostrowieckiemu z Wierzchucina, ul. Kościelna 3. Piąty odcinek historii Wacka Skiby, to udany egzamin do Państwowej Szkoły Jungów w Gdyni. Z objaśnień rezygnujemy, rysunki mówią same za siebie.

Warunki prenumeraty wraz z przesyłką pocztową: roczna — 360.— zł. półroczna — 180.— zł, kwartalna — 90.— zł.
Rękopisów nie zamówionych Redakcja nie zwraca.
Druk. w Z.G. „P.W.“ w Gdyni. Nr 963 Klisze wykonano w Zakł. Graf. „P.W.“ w Gdyni. W-18022